

भारत का राजपत्र
The Gazette of India

असाधारण
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 214]

नई दिल्ली, मंगलवार, दिसम्बर 30, 2008/पौष 9, 1930

No. 214]

NEW DELHI, TUESDAY, DECEMBER 30, 2008/PAUSA 9, 1930

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 26 दिसम्बर, 2008

सं. टीएएमपी/52/2005-पीएसए सिकाल.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963(1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा, संलग्न आदेशानुसार, प्रशुल्क के संशोधन के लिए मै. पीएसए सिकाल टर्मिनल लिमिटेड से प्राप्त प्रस्ताव का निपटान करता है।

मामला सं. टीएएमपी/52/2005-पीएसए एसआईसीएल

पीएसए सिकाल टर्मिनल लिमिटेड

.....आवेदक

आदेश

(दिसम्बर, 2008 के 17वें दिन पारित)

यह मामला पीएसए सिकाल टर्मिनल लिमिटेड (पीएसए सिकाल) से इसके प्रशुल्क के संशोधन हेतु प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2. इस प्राधिकरण ने तृतीकोरिन पत्तन न्यास (टीपीटी) में इसके प्रचालनों के लिए इसके प्रशुल्क के संशोधन हेतु पीएसए सिकाल से प्राप्त प्रस्ताव पर 20 सितम्बर, 2002 को एक आदेश पारित किया था। (तत्कालीन) उक्त आदेश द्वारा प्रचलित दरों में 15 प्रतिशत तक कटौती की गई थी और बाँधना/खोलना, स्टोवेज और पर्यवेक्षण की (तत्कालीन) वर्तमान प्रशुल्क मद को दरमान से हटाया गया था।

3.1. पीएसए सिकाल ने उक्त आदेश को चुनौती देते हुए मद्रास स्थित माननीय उच्च न्यायालय में 2002 की रिट याचिका संख्या 40637 से 40639 दाखिल की थी और इसने इस प्राधिकरण के आदेश पर रोक लगाने के लिए एक अंतरिम निर्देश जारी करने हेतु मद्रास स्थित माननीय उच्च न्यायालय में विविध रिट याचिकाएं भी दाखिल की थीं।

3.2. माननीय उच्च न्यायालय ने इस प्राधिकरण के आदेश पर रोक लगाते हुए 8 नवम्बर, 2002 को एक अंतरिम आदेश पारित किया था और पीएसए सिकाल को दिनांक 20 सितम्बर, 2002 को प्रतिवाद आदेश को पारित करने से पहले मौजूद प्रशुल्क के आधार पर उनके द्वारा प्रदान की जा रही सेवाओं के लिए प्रशुल्क वसूल करने की अनुमति दी थी। बाद में, मद्रास स्थित माननीय उच्च न्यायालय ने अपने दिनांक 17 जून, 2005 के आदेश द्वारा इस अंतरिम आदेश की पुष्टि की थी। इस प्राधिकरण ने एकल बैंच के आदेश के विरुद्ध तत्काल एक अपील दाखिल की थी।

3.3. तत्पश्चात्, पीएसए सिकाल ने मार्च, 2005 में जारी प्रशुल्क दिशानिर्देशों के कार्यक्षेत्र को समझने के लिए एक अभ्यावेदन प्रस्तुत किया था। दिनांक 26 जुलाई, 2005 को उनके साथ एक व्यक्तिगत सुनवाई आयोजित की गई थी और पीएसए सिकाल को यह स्पष्ट कर दिया गया था कि यह प्राधिकरण औपचारिक प्रशुल्क प्रस्ताव पर ही कार्रवाई कर सकेगा, जब भी यह उनसे प्राप्त होता है, बशर्ते कि लंबित रिट याचिकाओं के मद्देनजर मामले पर कार्रवाई करने के लिए माननीय उच्च न्यायालय अनुमति प्रदान कर देता है। पीएसए सिकाल ने मद्रास स्थित माननीय उच्च न्यायालय द्वारा उक्त मामले में सुनवाई आरंभ करने के थोड़ा पहले दिनांक 8 अगस्त, 2005 को अपना औपचारिक प्रस्ताव प्रस्तुत कर दिया था।

3.4. माननीय उच्च न्यायालय मद्रास द्वारा 16 और 17 अगस्त, 2005 को मामले की सुनवाई की गई थी। संबंधित पक्षों द्वारा 17 अगस्त, 2005 को एक समझौता ज्ञापन तैयार किया गया। मद्रास के माननीय उच्च न्यायालय ने समझौता ज्ञापन को अभिलेखबद्ध किया तथा रिट याचिका को वापस ली गई मानते हुए उसे बंद करने का आदेश 17 अगस्त, 2005 को पारित किया। समझौता ज्ञापन की प्रमुख बातें नीचे दी गई हैं :-

- (i) नए प्रशुल्क के राजपत्रित किए जाने तक पीएसए सिकाल 1999 के प्रशुल्क को प्रभाविता करना जारी रखेगा।
- (ii) प्रशुल्क निर्धारण के लिए पीएसए सिकाल के दिनांक 8 अगस्त, 2005 के प्रस्ताव का निपटान विधि के अनुसार किया जाएगा तथा एक प्रशुल्क तैयार एवं राजपत्रित किया जाएगा तथा ऐसा प्रशुल्क उसके भारत के राजपत्र में प्रकाशन की तिथि के 30 दिन पश्चात् भूतलक्षी प्रभाव से लागू होगा।
- (iii) पीएसए सिकाल 31 मार्च, 2005 से पूर्व प्रशुल्क निर्धारण के लिए राजस्व व्यय के रूप में 'पास थ्रू' के रूप में अनुमत की जाने वाली रॉयल्टी की प्रमात्रा के निर्धारण के मामले में पोत परिवहन, सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय (एमएसआरटीएच) को एक प्रस्ताव प्रस्तुत करेगा। केन्द्रीय सरकार इसपर विचार कर सकती है और चैनई कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड के मामले में भारत सरकार के नीति निर्णयों दिनांक 5 अगस्त, 2003 के संगत उपयुक्त आदेश पारित कर सकती है और महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 111 के अधीन कोई निर्देश जारी कर सकती है।

31 मार्च, 2005 के बाद की अवधि के लिए नए दिशानिर्देशों में यह कार्य करने का तरीका और माध्यम बताया गया है।

- (iv) माननीय उच्च न्यायालय द्वारा प्रदत्त स्थगन के दृष्टिगत 2002 के प्रशुल्क को क्रियान्वित न किए जाने के कारण पीएसए सिकाल द्वारा उपभोग किए गए किसी लाभ/फायदों का टीएमपी द्वारा प्रमात्रात्मक निर्धारण किया जाएगा तथा ऐसे लाभों/फायदों को प्रस्तावित नए प्रशुल्क में समायोजित/प्रतिसंतुलित किया जाएगा एवं ऐसे प्रतिसंतुलन का विस्तार तीन वर्षीय अवधि में किया जाएगा।

- (v) लाभों की प्रमात्रा के आकलन में टीएएमपी इस बात को ध्यान में रखेगा कि 2002 के प्रशुल्क में रॉयल्टी के पास ध्रु की अनुमति नहीं थी तथा उसमें से समायोजन भारत सरकार के निदेश के अनुसार किया जाएगा, जैसाकि ऊपर कहा गया है। उस सीमा तक, जहां तक 2002 के प्रशुल्क का परिकलन अनुमानों के आधार पर किया गया है, लाभों की प्रमात्रा में समुचित समायोजन किए जाएंगे यदि संगत अवधियों के लिए अब उपलब्ध वास्तविक आंकड़े मित्र हैं।
- (vi) समायोजन/प्रतिसंतुलन के लिए लाभ/फायदे निर्धारित करने से पहले टीएएमपी वैयक्तिकतः सुनवाई के लिए पीएसए सिकाल को अवसर प्रदान करेगा।

4.1 इस पृष्ठभूमि में, पीएसए सिकाल के दिनांक 8 अगस्त, 2005 के प्रस्ताव पर आगे विचार किया गया था।

4.2 पीएसए सिकाल ने वर्ष 1999 के प्रशुल्क स्तर पर वर्ष 2006 से 2008 के लिए ₹ 717 लाख के कुल घाटे का अनुमान लगाया है। औसत घाटा तीन वर्षों के लिए 2.87 प्रतिशत पर परिगणित किया गया है। पीएसए सिकाल ने अपने मौजूदा प्रशुल्क (1999) में पूरे बोर्ड पर 30 प्रतिशत वृद्धि प्रस्तावित की है। इसने निवेदन किया है कि प्रशुल्क को संशोधित करते समय दक्षता वृद्धि को अतिरिक्त मद के रूप में स्वीकार किया जाए जोकि 30 प्रतिशत की प्रस्तावित वृद्धि को न्यायोचित ठहराती है। पीएसए सिकाल प्रस्ताव दिनांक 8 अगस्त, 2005 की प्रमुख विशेषताएं नीचे सारबद्ध की गई हैं:-

(i). लागत विवरण:

- (क). भुगतान की गई/देय वास्तविक रॉयल्टी प्रशुल्क निर्धारण कार्यवाही में रॉयल्टी के संव्यवहार पर भारत सरकार द्वारा कठित स्थिति की लंबित सिफारिश मानी गई है।
- (ख). परिकलन में शामिल टर्मिनल की अभिकल्पित क्षमता 3,39,300 टीईयू प्रति वर्ष होने का निर्धारण किया गया है, जो कंटेनर संबंधित प्रमारों के लिए, मानकीय लागत संबंधी राष्ट्रीय कार्य दल (टीएएमपी द्वारा गठित) द्वारा जुलाई, 2005 को उनकी मंसीदा रिपोर्ट में निर्दिष्ट क्षमता पर आधारित है।
- (ग). लागू किए जाने से पूर्व पीएसए सिकाल द्वारा भेजे गए लागत विवरण द्वारा प्रदर्शित निवल अधिशेष/घाटा नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:-

वर्ष	आय (₹ लाखों में)	कुशलता फायदों पर विचार किए जाने से पूर्व निवल अधिशेष/घाटा	
		निवल अधिशेष/घाटा (₹ लाखों में)	प्रचालन आय के % रूप में निवल अधिशेष/घाटा (1999 प्रशुल्क पर अनुमानित)
2006	7467	(+) 597	8%
2007	8279	(-) 257	(-) 3%
2008	9199	(-) 1057	(-) 11%
कुल	24945	(-) 717	औसत (-) 2.87%

(ii). कुशलता फायदे:

पीएसए सिकाल ने अपने टर्मिनल द्वारा अर्जित कुशलता फायदे/उत्पादकता सुधार पर जोर दिया है और प्रशुल्क निर्धारित करते समय इस पहलु पर विचार करने का अनुरोध किया है।

इसने कुशलता फायदे अंतर्राष्ट्रीय रिपोर्ट से अंगीकृत कुछ तत्त्वचिह्न के आधार पर परिकलित किए हैं कौन-सा लागत/निवेश उपयुक्ततः कुशल टर्मिनल के लिए होगा और इसकी वास्तविकता की तुलना में जोकि नीचे संक्षिप्त रूप में स्पष्ट किया गया है:-

- (क). कुशलता लाभों का अनुमान लगाने के प्रयोजनार्थ, कर्मचारी लागत यह मान्य करते हुए प्रति कर्मचारी 3 लाख रुपए मानी गई है कि युक्तिसंगत रूप से कुशल टर्मिनल भी 1000 टीईयू/कर्मचारी की श्रम

उत्पादकता को हासिल कर लेगा। इसके अनुसार प्रति क्वे क्रेन 100 कर्मचारियों की संख्या बैठती है तथा इसलिए 3 क्वे क्रेनों के लिए यह संख्या 300 कर्मचारी परिकलित होगी। नियोजित अतिरिक्त उपकरण में वृद्धि के साथ वर्ष 2003 में तथा अनुवर्ती वर्ष में कर्मचारियों की संख्या में वृद्धि की गई है। प्रति कर्मचारी लागत वृद्धि 5% प्रतिवर्ष मानी गई है। इस अनुमान के आधार पर परिकलित कुल कर्मचारी लागत की वर्ष 2002 से 2004 तक के लिए पीएसए सिकाल की वास्तविक कर्मचारी लागत तथा वर्ष 2005 एवं 2008 के लिए अनुमानों के साथ तुलना की जाती है।

- (ख). उपकरण, मरम्मत, संचालन एवं अनुरक्षण (आरआरएम) लागत में कुशलता लाभों का परिकलन करने के लिए 1999 में लागत 350/-रुपए प्रति टीईयू मानी गई है तथा इसमें प्रतिवर्ष 5% की वृद्धि की जाती है एवं इसकी इसके वास्तविक आंकड़ों/अनुमानों (2005 से 2008) के साथ तुलना की जाती है।
- (ग). संसाधन उपयोग एवं इष्टतम निवेश के कारण कुशलता लाभों का अनुमान भी ऐसी भान्यता के आधार पर लगाया गया है।
- (घ). तदनुसार, पीएसए सिकाल द्वारा अनुमानित कुल कुशलता फायदा निम्नवत् है:-

(रु० लाखों में)

2005	5038
2006	5542
2007	6669
2008	7340
कुल	24589

(iii). प्रशुल्क में प्रस्तावित वृद्धि

- (क). प्रस्तावित प्रशुल्क (इस प्राधिकरण द्वारा वर्ष 1999 में अनुमोदित) में 30% की वृद्धि किए जाने का प्रस्ताव है।

प्रति कंटेनर 8.04 अमरीकी डॉलर के बांधने एवं खोलने प्रभार का जहाजी प्रभार (अर्थात् क्वे क्रेन प्रभार) के साथ विलय किया गया है तथा तब इसमें 30% की वृद्धि किए जाने का प्रस्ताव किया गया है। (यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि इस प्राधिकरण ने सितम्बर, 2002 के अपने आदेश में बांधने/खोलने के प्रभारों की अनुमति नहीं दी थी)।

- (ख). इसी प्रकार, यानों के भीतर कंटेनरों के अंतरण के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क का परिकलन करते समय बांधने/खोलने के प्रभारों को स्थानांतरण प्रभार में जोड़ दिया गया है तथा फिर इसमें 30% की वृद्धि किए जाने का प्रस्ताव है।
- (ग). प्रत्यक्ष लदाई, कंटेनर स्थिति में ट्रेकिंग और फेरबदल प्रभार, आदि जैसी कुछ विविध सेवाओं के लिए नई प्रशुल्क मर्दे शामिल किए जाने का प्रस्ताव किया है।

4.3. पीएसए सिकाल ने स्पष्ट किया है कि कंटेनर टर्मिनल के रूप में 8वीं गोदी का विकास करने की औपचारिक प्रक्रिया को टीपीटी द्वारा अभी-अभी शुरू किया गया है तथा प्रचालन के आरंभ का सही समय आरएफपी को अंतिम रूप दिए जाने पर ही ज्ञात होगा। इस नई गोदी पर प्रत्याशित प्रमात्रा के संबंध में प्रारंभिक जानकारी के आधार पर इसे इसके टर्मिनल के राजस्व में वर्ष 2007 में 28% तथा वर्ष 2008 में 43% की कमी होने की आशा है। अतः इसने अनुरोध किया है कि जब और जैसे द्वितीय कंटेनर टर्मिनल के लिए टीपीटी द्वारा आरएफपी दस्तावेज जारी किया जाता है, हमें इस प्रशुल्क निर्धारण प्रक्रिया के दौरान समायोजन करने की अनुमति दी जाए।

5. पीएसए सिकाल ने 8 अगस्त, 2005 के अपने प्रस्ताव में एमओसी के अनुसार वर्ष 2002 के प्रशुल्क आदेश को कार्यान्वित नहीं किए जाने के कारण प्रोद्भूत लाभ/फायदा परिकलित नहीं किया था। पीएसए सिकाल ने बाद में वर्ष 2002 से 2004 के लिए निम्नानुसार फायदा/नुकसान भेजा था:

वर्ष	निवल फायदा/नुकसान (रु० लाखों में)
2002	(-) 759.84
2003	460.62
2004	(-) 107.16
कुल	(-) 406.38

6. पीएसए सिकाल ने अनुरोध किया है कि प्रस्ताव में समाविष्ट कुछ सूचना व्यावहारिक रूप से संवेदनशील हैं और यातायात अनुमानों, आय तथा व्ययों के व्यौरों के साथ सम्बंधित तबत विवरण अनुमान और कुशलता फायदा विवरण (तालिका 7.4) के परिचालन के लिए सहमत था। पीएसए सिकाल ने संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों द्वारा तथा अपेक्षित अपने अन्य दस्तावेजों को गोपनीय रूप में वर्गीकरण किए जाने के लिए कोई विशिष्ट कारण स्पष्ट नहीं किए थे। नियोजित पूर्वी संशुद्धि विवरण और तालिका 7.4 को टीपीटी और अन्य संशुद्धि उपयोक्ता संगठनों को उनकी टिप्पणियों के लिए प्रेषित किया गया था।

सभी उपयोक्ता संगठनों को एमओसी के प्रमुख बिन्दुओं के साथ 17 अगस्त, 2003 के माननीय उच्च न्यायालय द्वारा पारित आदेश के बारे में भी सूचित किया गया था।

7.1. टीपीटी और विभिन्न उपयोक्ता संगठनों ने पीएसए सिकाल के प्रस्ताव पर अपनी टिप्पणियां भेजी थीं। उनके द्वारा कही गई कुछ बातों को नीचे सारबद्ध किया गया है:-

- (i). पीएसए सिकाल के वित्तीय अभिलेखों के अनुसार प्रतिवेदित भारी लाभों को स्वीकार करते हुए, वर्तमान प्रस्ताव खारिज किया जाए। पीएसए सिकाल को इस प्राधिकरण द्वारा आदेश दिनांक 20 सितम्बर, 2002 द्वारा निर्धारित प्रशुल्क को पूर्वव्यापी प्रभाव से अंगीकृत करने की सलाह दी जाए।
- (ii). टर्मिनल प्रचालक ने निविदा प्राप्त करने की इच्छा में निविदा में बहुत उच्च रॉयल्टी उद्धरित की थी और अब ऐसी रॉयल्टी को प्रचालन की लागत के हिस्से के रूप में समाविष्ट करने की कोशिश कर रहा है। टर्मिनल प्रचालक की ओर से ऐसी कार्रवाई व्यापार के दोहन के तुल्य होगी। टर्मिनल प्रचालक को केवल अपने प्रचालन निष्पादन और अपनी कुशलता से रॉयल्टी अदा करनी चाहिए और उन्हें व्यापार की ओर नहीं देखना चाहिए तथा रॉयल्टी के मुमत्तान के प्रयोजन के लिए उन्हें नहीं बढ़ानी चाहिए।
- (iii). पीएसए सिकाल से बौध्दा/खोलना प्रभारों को घाट क्रेन प्रभार के साथ जोड़ने की कोशिश की है और समग्रतः 30 प्रतिशत वृद्धि लागू की है। बौध्दा/खोलना प्रभार को अलग रखा जाना चाहिए क्योंकि इसे पिछले प्रशुल्क अनुमोदन में टीएमपी द्वारा स्वीकार नहीं किया गया था।
- (iv). टीपीटी ने बताया है कि कुशलता फायदे, प्रतिस्पर्धात्मक प्रशुल्क तथा सांविधिक दायित्वों और प्रशुल्क निर्धारण कार्यवाही के दौरान इसे लागू करने के मुद्दे के बीच मजबूत संबंध के बारे में पीएसए सिकाल द्वारा कही गई बात पर इस प्राधिकरण द्वारा जारी किए गए संशोधित दिशा-निर्देशों के आलोक में विचार किया जा सकता है।
- (v). टीपीटी ने बताया है कि बरम्भते, चालन और अनुरक्षण (आरआरएम) लागत में निर्धारित और भिन्न तत्व शामिल हैं और इसलिए 100 प्रतिशत के भिन्नता के अनुमान के साथ आरआरएम लागत से कुशलता फायदे की गणना सही नहीं हो सकती।

7.2. टीपीटी, विभिन्न उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों से प्राप्त टिप्पणियां पीएसए सिकाल को प्रतिपुष्टि सूचना/टिप्पणियों के रूप में भेजी गई थी। पीएसए सिकाल ने टीपीटी और अन्य उपयोक्ता संगठनों की टिप्पणियों पर प्रतिस्तर दिया था।

8. प्रस्ताव की प्राथमिक संवीक्षा और पीएसए सिकाल द्वारा भेजी गई सूचना के आधार पर, विभिन्न बिन्दुओं पर अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण माँगे गए थे। हमारे द्वारा उठाए गए कुछ महत्वपूर्ण प्रश्नों और पीएसए सिकाल के प्रतिस्तर को नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:-

प्रश्न	हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न	पीएसए सिकाल का प्रतिस्तर
(i).	इस संबंध में, हमने वर्ष 2003 तथा 2004 के लिए लाभ का निर्धारण किया है तथा निदर्शनात्मक प्रयोजन के लिए उसे पीएसए सिकाल को भेजा है। अक्टूबर, 2002 से दिसम्बर, 2005 तक की संपूर्ण अवधि के लिए इन सफरेंदों पर एक पूर्ण विवरण तैयार करने का अनुरोध किया गया है।	इसने आदेश के अक्रियान्वयन के कारण लाभ एवं हानियों का संशोधित विवरण प्रस्तुत किया है (तथापि, इसने इस प्राधिकरण के आदेश के अक्रियान्वयन के कारण लाभ/हानि का परिकलन करने के लिए 2002 के आदेश को अनुमोदित करते समय, शामिल किए गए वास्तविक आंकड़ों में समुचित समायोजनों को शामिल नहीं किया है)। इसने निम्नलिखित अनुरोध प्रस्तुत किए हैं:-
	● सामान्य संशोधन आदेश के दौरान सीआईटीओएस के लिए वार्षिक लाइसेंस शुल्क को लागत के रूप में स्वीकृत नहीं किया गया था।	सीआईटीओएस के लिए वार्षिक लाइसेंस शुल्क (क). संशोधित दिशा-निर्देशों के अनुसार, तकनीकी शुल्क (जो इस लागत मद को अनुमोदित करने का सबसे बड़ा कारण था) अब एक अनुज्ञेय व्यय है। केवल शर्त यह है कि उचित अंतर

इसके अनुरोधों के संदर्भ में यह स्पष्ट किया गया था कि संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देश 31 मार्च, 2005 से अधिसूचित किए गए हैं तथा इसलिए इन्हें इससे पूर्व की अवधि के लिए प्रयोज्य नहीं किया जा सकता। 31 मार्च, 2005 से बाद की अवधि के लिए लागत मद के रूप में सीआईटीओएस व्यय को स्वीकार करने के लिए भी प्रचालक को इस लेन-देन का उचित अंतर संबंध स्थापित करना अपेक्षित होगा। इस संबंध में इस व्यय को स्वीकृत करने वाले विगत वर्षों के अन्य कर निर्धारण आदेशों की एक प्रति प्रस्तुत करें।

- 31 दिसम्बर, 2001 की स्थिति के अनुसार सूचित 686.98 लाख रुपए के आस्थगित राजस्व व्यय को शेष परियोजना अवधि में विस्तारित किया जाए।

आस्थगित राजस्व व्यय के शीर्ष के अंतर्गत शामिल अन्य आस्थगित राजस्व व्यय के ब्योरे प्रस्तुत करें। कुल व्यय के मामले में, इस व्यय को चरणबद्ध करने का आधार स्पष्ट करें।

- विदेशी मुद्रा ऋणों की वापसी-अदायगी में उपगत विदेशी मुद्रा हानि, यदि कोई हो, को केवल एक व्यय के रूप में ही स्वीकृत किया जा सकता है। कृपया, बताएं कि क्या वर्ष 2002, 2004 और 2005 के लिए वार्षिक

का संबंध के मापदंड को प्रयोज्य करते हुए यह युक्तिसंगत होना चाहिए। हमारे मामले में, उचित अंतर कीमत कोटेशन में दी गई है।

(ख). टीएएमपी ने स्वीकार किया था कि यदि इसे कहीं अन्यत्र से अधिप्राप्त किया गया होता तो कुछ पूंजीगत लागत उपगत होती। यदि ऐसा मामला है तो इसी प्रणाली के वार्षिक प्रभार भी होंगे, क्योंकि यह एक स्वीकृत उद्योग व्यवहार है। अन्य टर्मिनलों के लागत विवरणों से यह स्पष्ट है, जहां टीएएमपी ने ऐसी लागत अनुमत की है।

(ग). अतः इस लागत को अननुमत करना बिल्कुल संगत एवं उचित नहीं है। संशोधित दिशानिर्देश के अनुसार, इस लागत को अननुमत करने के कारण अब विद्यमान नहीं रहे हैं।

(घ). यह सम्मत है कि संशोधित दिशानिर्देश पूर्व अवधि के लिए प्रयोज्य नहीं किए जा सकते। किन्तु साथ ही यह भी सत्य है कि इन दिशानिर्देशों को पूर्व दिशानिर्देशों के अनुप्रयोग के पश्चात हासिल अनुभव के आधार पर संशोधित किया गया है तथा ऐसे क्षेत्रों पर संकेन्द्रण किया गया है, जो पूर्ववर्ती दिशानिर्देशों में कुछ-कुछ अस्पष्ट थे। संशोधित दिशानिर्देशों में, इस व्यय के संबंध में आशय स्पष्ट है। यद्यपि, ये दिशानिर्देश पहली अप्रैल, 2005 या उसके बाद की अवधि के लिए प्रयोज्य हैं, ये कुछ पुराने मुद्दों के निपटान के लिए भली-भांति दिशा प्रदान कर सकते हैं।

(ङ). आयकर कार्यवाहियां चल रही हैं और अभी अंतिम चरण पर नहीं पहुंची हैं तथा इसलिए आयकर निर्धारण आदेश प्रस्तुत नहीं किया जा सकता। तथापि, इसने स्पष्ट किया है कि आयकर विभाग ने सीआईटीओएस से संबंधित वार्षिक लाइसेंस शुल्क के संबंध में कोई स्पष्टीकरण नहीं मांगा है।

आस्थगित राजस्व व्यय

(क). भारतीय सनदी लेखाकार संस्थान (आईसीएआई) द्वारा जारी 'निर्माण अवधि के दौरान व्यय के संव्यवहार संबंधी मार्गदर्शक टिप्पणी' में 3 से 5 वर्ष में इन व्ययों को बट्टे खाते डालने की अनुशंसा की गई है। आरंभिक व्ययों के मामले में इसने 5 वर्षों की उच्चतर सीमा मानी है। रॉयल्टी भुगतान के मामले में इसे 10 वर्ष की अवधि में परिशोधित किया गया है।

(ख). यह सम्मत किया गया है कि आरंभिक व्यय परियोजना से संबंधित होने के कारण ही लागत के रूप में अनुमत है (किन्तु इसी तर्क को किए गए व्यवहार का आधार नहीं माना जा सकता) तथा यदि इन्हें अनुमत किया जाता है तो आरंभिक अवधि में प्रशुल्क पर भार को निश्चित रूप से ऐसे व्ययों के लिए सामान्यतः स्वीकृत लेखाकरण सिद्धांत के विरुद्ध संपूर्ण लाइसेंस अवधि में विस्तारित करने का आधार नहीं माना जा सकता।

ऐसे अनेक विदेशी मुद्रा लेन-देन हैं, जो वैध व्यवसाय व्यय के रूप में उपगत किए जाते हैं। इसका व्यवहार (प्रथा) लेखा बहियों में प्रविष्टि को पारित करने के समय प्रवृत्त विनिमय दर पर व्यय को दर्ज करने का है। विदेशी मुद्रा लेन-देन वस्तुतः बाद में किया जाता है तथा विनिमय किए गए वास्तविक

<p>लेखों में शीर्ष 'अन्य व्यय' के अंतर्गत सूचित विदेशी मुद्रा हानि का संबंध विदेशी मुद्रा हानि की वापसी-अदायगी से है।</p> <p>● जैसाकि हमारे पिछले आदेश के पैरा 15(xiii) में कहा गया है, केवल प्रारक्षित निधियों में से अनुज्ञेय आस्तियों में निवेशित निधियाँ ही प्रतिफल के लिए अर्हक होंगी। पिछले प्रशुल्क आदेश में अनुदित सिद्धांत के अनुरूप आस्थगित राजस्व व्यय के व्यवहार में सुझाए गए संशोधन के दृष्टिगत शीर्षधारक निधि तथा उस पर प्रतिफल के परिकलन में उपयुक्त समंजन किया जाए। इक्विटी पर प्रतिफल का समायोजन क्षमता उपयोग के लिए किया जाना चाहिए।</p>	<p>'भारतीय रुपए' की सूचना बैंक द्वारा दी जाती है। अंतर को पुनः लेखों में 'विदेशी मुद्रा लाभ/हानि' के रूप में दर्ज किया जाता है। अतः दोनों प्रविष्टियों के संयोजन से ही वस्तुतः उपगत व्यय का पता चलेगा। इस प्रकार, इस मामले में लेखों में विशिष्ट प्रविष्टि वास्तविक लेन-देन से संबंधित है तथा वास्तविक व्यय का हिस्सा है। वर्ष 2003, 2004 तथा 2005 के दौरान ऐसे लेन-देन के ब्योरे प्रस्तुत किए गए हैं जिनमें सीआईटीओएस के लिए वार्षिक लाइसेंस शुल्क के अलावा अतिरिक्त पुर्जों की खरीद, आरटीजी के पट्टा किरायों के भुगतान इत्यादि से संबंधित लेन-देन शामिल हैं।</p> <p><u>नियोजित पूंजी का परिकलन</u></p> <p>(क). संशोधित दिशानिर्देशों के पैरा 2.9.4 में कहा गया है कि कार्यशील पूंजी का अर्थ है वर्तमान देयताएं घटाकर वर्तमान आस्तियां (नकद/निधियों के जमा अधिशेषों को छोड़कर)। उपर्युक्त से यह स्पष्ट है कि निधियों के नकद अधिशेष तथा जमा अधिशेषों को वर्तमान आस्तियों के अंतर्गत शामिल नहीं किया जाएगा। ये नकद तथा जमा अधिशेष वे नहीं हैं, जो किसी व्यवसाय के सहज कार्यकरण के लिए अपेक्षित हैं, बल्कि मुक्त प्रारक्षित भंडारों में से सृजित विशिष्ट निधियों के अधिशेषों के द्योतक हैं। कार्यशील पूंजी के अंतर्गत इसके द्वारा शामिल किया गया नकद अधिशेष संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.9.4 में उल्लिखित नकद अधिशेष से पूर्णतया भिन्न है। यही स्थिति जमा अधिशेषों की भी है।</p> <p>(ख). नकद अधिशेष से भिन्न, दिशानिर्देशों में जमा अधिशेष को कार्यशील पूंजी की एक मद के रूप में शामिल करते हुए इसके लिए कोई विशिष्ट सीमा सन्निहित नहीं है। अतः, ऐसे अधिशेषों की अनुज्ञेयता ऐसे अधिशेषों को रखने के औचित्य तथा उनकी सुक्रिसंगतता द्वारा शपथित होगी।</p> <p>(ग). बैंक में नकदी रुणनीतिक प्रयोजनों के लिए इसके व्यवसाय में नियोजित कुल पूंजी का भाग है। यह वर्तमान अस्तित्व रूपभोग की गई वित्तीय सुविधाओं अर्थात् अनुकूल व्याज दर, टीपीटी को बैंक गारंटी इत्यादि के लिए सर्वोत्तम शर्तें हासिल करने के लिए अपेक्षित है।</p> <p>(घ). पीएसए सिकाल निम्न प्रचालनात्मक लागत तथा अति निम्न नियत आस्तियों वाला एक विशिष्ट मामला है। अतः वर्धनात्मक रॉयल्टी प्रतिबद्धता वाले प्रतिस्पर्धी प्रशुल्क का अनुरक्षण करने के लिए ऐसा बफर (प्रारक्षित भंडार) आवश्यक है, जिससे हमारी कानूनी रूप से बाध्यकारी बाध्यताओं का निर्वहन करना हमारे लिए सुकर हो जाता है। ऐसा होने पर भी, इसकी नियोजित पूंजी अन्य निजी टर्मिनल प्रचालकों की तुलना में अति लघु है तथा उद्धृत प्रथम एवं द्वितीय उच्चतम रॉयल्टी के बीच अंतर को पूरा करने के लिए प्रतिफल अपर्याप्त है।</p>
<p>(ii). स्पष्ट करें कि किस प्रकार वर्ष 2003 से 2004 तक के लिए निर्धारित क्षमता (2,26,200 पर) लाइसेंस कशर में निर्धारित एमजीटी से कम है। वर्ष 2003 से 2008 के लिए टर्मिनल की अभिकल्पित क्षमता का निर्धारण नियोजित/नियोजित किए जाने के लिए प्रस्तावित रूपकरण तथा हासिल किए गए/किए जाने वाले वास्तविक उत्पादकता स्तर पर</p>	<p>(क). 3,00,000 टीईयू का एमजीटी बोली दस्तावेज की शर्त नहीं है, बल्कि पीएसए सिकाल द्वारा उद्धृत किए गए कथन का एक भाग है। यह एक वाणिज्यिक आंकड़ा है, जो हरेक बोलीदाता के लिए भिन्न होगा। अतः एमजीटी निर्धारित क्षमता नहीं हो सकता।</p>

	आधारित पीएसए सिकाल के संगत कारकों को ध्यान में रखकर किया जाएगा।	<p>(ख). निर्धारित टर्मिनल क्षमता गोदी/याई में नियोजित भौतिक संसाधनों का कार्य है। इस देश में किसी टर्मिनल ने 2 क्वे क्रेन तथा 4 आरटीजी के साथ 3,00,000 टीईयू का प्रहस्तन नहीं किया है। टीएएमपी ने अन्य निजी टर्मिनलों के लिए कहीं निम्नतर टर्मिनल क्षमता अनुमत की है।</p> <p>(ग). क्षमता की आयोजना अनुमानित यातायात से 30% अधिक करना स्वीकृत अंतर्राष्ट्रीय व्यवहार है। सरकार की मसौदा समुद्री क्षेत्र नीति में भी इस तथ्य का समर्थन किया गया है तथा संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों में समुचित परिवर्तन किए गए हैं।</p> <p>(ड). टीएएमपी द्वारा "मानकीय लागत" के लिए अध्ययन दल का गठन इस क्षेत्र में विशेषज्ञों को शामिल करके किया गया तथा उन्होंने भौतिक आस्तियों का प्रयोग करते हुए एक व्यावसायिक निर्धारण का विकास किया। किसी अन्य वस्तुनिष्ठ निर्धारण के अभाव में यह उचित ही है कि टीएएमपी इस न्यूनतम सीमा को स्वीकार करे।</p> <p>तदनुसार, वर्ष 2002 से 2008 के लिए टर्मिनल की अभिकल्पित क्षमता नीचे दी गई है :-</p> <table><tr><th>वर्ष</th><th>क्षमता टीईयू में</th></tr><tr><td>2002</td><td>226,200</td></tr><tr><td>2003</td><td>226,200</td></tr><tr><td>2004</td><td>226,200</td></tr><tr><td>2005</td><td>339,300</td></tr><tr><td>2006</td><td>339,300</td></tr><tr><td>2007</td><td>339,300</td></tr><tr><td>2008</td><td>339,300</td></tr></table>	वर्ष	क्षमता टीईयू में	2002	226,200	2003	226,200	2004	226,200	2005	339,300	2006	339,300	2007	339,300	2008	339,300
वर्ष	क्षमता टीईयू में																	
2002	226,200																	
2003	226,200																	
2004	226,200																	
2005	339,300																	
2006	339,300																	
2007	339,300																	
2008	339,300																	
(iii).	विगत वर्षों के वास्तविक आंकड़ों की तुलना में वर्ष 2005 में 37% की वृद्धि का औचित्य बताते हुए पीएसए सिकाल द्वारा किए गए अनुरोधों के संदर्भ में यह स्पष्ट किया गया था कि वर्ष 2005 के वास्तविक आंकड़ों में पहले ही अतिरिक्त उपकरण यथा 1 क्यूसी, 4 आरटीजी, 4 प्राइम मूर्स तथा वर्ष के दौरान नियोजित अन्य उपकरण को लेखे में शामिल कर लिया गया है।	चार आरटीजी को 8 जनवरी, 2005 तक पूर्णतया चालू कर दिया गया था तथा ये 7 जनवरी, 2006 तक वारंटी के अंतर्गत हैं। इसी प्रकार, 9 जून, 2005 तक एक क्यूसी को पूर्णतया चालू कर दिया गया था तथा इसकी वारंटी 8 जून, 2006 तक प्रभावी रहेगी। वर्ष 2005 के आरआरएम व्यय में अतिरिक्त उपकरण के प्रभाव को हिसाब में शामिल नहीं किया गया है। प्रतिशतता में वृद्धि अत्यधिक भारी प्रतीत होती है, क्योंकि यह एक अति निम्न आधार से हुई है। वास्तविक प्रमात्रा प्रतिशत वार्षिक वृद्धि से अधिक प्रासंगिक है; ऐसा बेड़े में वृद्धि तथा निम्न आधार, दोनों के कारण है। मरम्मत एवं अनुरक्षण में वृद्धि की वास्तविक प्रमात्रा वर्ष 2006 में केवल 1.25 करोड़ रुपए, 2007 में 0.85 करोड़ रुपए तथा वर्ष 2008 में 0.2 करोड़ रुपए है।																
(iv).	31 मार्च, 2005 से आगे की अवधि के लिए रॉयल्टी/राजस्व हिस्से की लागत मद के रूप में अनुज्ञेयता संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार होगी।	वर्ष 2006, 2007 तथा 2008 के लिए आरओसीई केवल लगभग 11 करोड़ रुपए प्रति वर्ष है, जबकि उसी अवधि के लिए वास्तविक रॉयल्टी 22.43 करोड़ रुपए से 49.6 करोड़ रुपए तक भिन्न-भिन्न है। अतः वैध व्यवसाय व्यय के रूप में अदा की गई 100% रॉयल्टी की पूर्ति हेतु केवल आरओसीई ही पर्याप्त नहीं है। यदि टीएएमपी 100% रॉयल्टी अनुमत कर भी देता है, तब भी इसका प्रशुल्क प्रतिस्पर्धी होगा। हमारी सर्वाधिक कुशल सेवा की पृष्ठभूमि में अवलोकन करने पर यह व्यापार तथा निवेशकों के सर्वाधिक हित में होगा। अतः टीएएमपी से अनुरोध है कि तृतीकोरन पत्तन न्यास को अदा की गई 100% रॉयल्टी 31 मार्च, 2005 के पश्चात आरंभ अवधि के लिए वैध व्यवसाय के रूप में अनुमत की जाए।																
(v).	(क). किराए पर लिए गए अतिरिक्त उपकरण, यदि कोई हो, को निर्दिष्ट करें तथा उपकरण किराया	(क). सिविल एवं वैद्युत निर्माण कार्य, याई विस्तार तथा 4 नए प्राइम मूर्स एवं ट्रेलरों का क्रय इसकी स्वयं की निधियों																

	<p>संविदाओं की प्रतियां प्रस्तुत करके अनुमानों की पुष्टि करें।</p> <p>(ख). पट्टा किराए के भुगतान पर क्यूसी तथा आरटीजी के पट्टे के लिए ढाका प्रा० लि० के साथ किए गए पट्टा समझौते (करार) के संदर्भ में कृपया स्पष्ट करें कि क्या कर्म कुल व्यय प्रतिस्पर्धी बोली के आधार पर किया गया था तथा साथ ही लागत मद्दे के रूप में इस व्यय को स्वीकृत करने के लिए इन लोन-देन के उचित अंतर संबंध को भी प्रमाणित करें।</p>	<p>का प्रयोग करके किया गया था। एक प्रयुक्त क्यूसी तथा 4 प्रयुक्त आरटीजी का वर्धन एक सिंगापुर आधारित कंपनी अर्थात् ढाका प्रा० लि० के साथ पांच वर्षों के लिए प्रचालनात्मक पट्टा व्यवस्था के माध्यम से किया गया था। मासिक पट्टा भुगतान क्यूसी के लिए 58,800 अमरीकी डॉलर तथा आरटीजी के लिए 44,800 अमरीकी डॉलर है। इस अनुमान के समर्थन में पट्टा करार की प्रतियां प्रस्तुत कर दी गई हैं।</p> <p>(ख). क्यूसी तथा आरटीजी के पट्टे के लिए ढाका प्रा० लि० के साथ पट्टा करार, प्रतिस्पर्धी बोली पर आधारित है। कीमतें प्रतिस्पर्धी हैं तथा लोन-देन के उचित घूरी संबंध पर आधारित हैं। केपीएमजी के लिए अंतरण कीमत निर्धारण रिपोर्ट की एक प्रति भी कीमतों के औचित्य निर्धारण हेतु प्रस्तुत की गई है।</p>
(vi).	<p>पुष्टि करें कि मूल्यहास का परिकलन कंपनी अधिनियम के अनुसार अपनाए गए जीवन मानकों के साथ सीधी रेखा विधि से अथवा विधायक करार में निर्धारित जीवन मानकों के आधार पर, जो भी उचित हो, किया गया है।</p>	<p>मूल्यहास का परिकलन कंपनी अधिनियम के अनुसार अपनाए गए जीवनवधि मानकों के साथ सीधी रेखाविधि के अनुसार किया जाता है।</p>
(vii).	<p>शीर्ष 'अन्य व्यय' के अंतर्गत बीमा लागत के अनुमान को 2004 में 39 लाख रुपए से बढ़ाकर 2005 में 57 लाख रुपए करने की पुष्टि दस्तावेजी समर्थनों से करें। वर्ष 2007 तथा 2008 के दौरान बीमा लागत में वृद्धि होने के अनुमान के कारण स्पष्ट करें, जबकि सकल ब्लॉक में कोई वृद्धि प्रस्तावित नहीं है। वस्तुतः उन आस्तियों, जिसके लिए बीमा कवच लिया गया है, वर्षानुवर्ष हासिल होगा तथा इसलिए बीमा लागत में भी कमी आनी चाहिए।</p>	<p>लाइसेंस करार के खंड 10.6.2 के अनुसार, बीमा आस्तियों के 'प्रतिस्थापन मूल्य' पर आधारित होगा। यह अच्छा वणिज्यिक विवेकपूर्णता का एक स्वीकृत व्यवसाय व्यवहार भी है। अतः बीमा लागत में सीमांत वृद्धि होगी तथा इसमें कमी नहीं आएगी। इसने इन अनुमानों का औचित्य सिद्ध करने के लिए दस्तावेज भी प्रस्तुत किए हैं।</p>
(viii).	<p>कार्यशील पूंजी के अनुमान में प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुरूप संशोधन करें।</p>	<p>(क). संशोधित दिशानिर्देशों में विभिन्न वर्गों को दो माह की संपदा आय (जैसे हमारे मामले में स्टोर किराया) तथा टर्मिनल प्रहस्तन प्रमारों तक सीमित किया है। ये व्यय पीएसए सिकाल के लिए अत्यंत संगत हैं। साथ ही, इन प्रमारों का अग्रिम संग्रहण नहीं किया जाता, बल्कि उन्हें सेवाएं प्रदान करने के बाद संग्रहित किया जाता है। ऐसा होने से, पीएसए सिकाल ने आपत स्थितियों की व्यवस्था हेतु बिलिंग के 10 दिनों की दर पर कार्यशील पूंजी का अनुमान कम है। यह टीएमपी द्वारा सामान्य अनुमत सीमा अर्थात् 2 माह के राजस्व के समतुल्य से काफी कम है।</p> <p>(ख). नकद के अनुमान के संदर्भ में, यह प्रस्तुत किया गया है कि नकद तथा बैंक अधिशेष में हाथ में विद्यमान नकदी के साथ-साथ बैंक अधिशेष शामिल हैं। जबकि हाथ में विद्यमान नकदी दिशानिर्देशों में व्यवस्थित सीमा के अनुसार है, बैंक में अधिशेष किसी विशिष्ट सीमा के न होने के कारण ऐसे अधिशेषों का अनुग्रह करने के औचित्य तथा उसकी तर्कसंगतता द्वारा शामिल है।</p> <p>बैंक अधिशेष रणनीतिक प्रयोजनों के लिए पीएसए सिकाल के टर्मिनल व्यवसाय में विभाजित कुल पूंजी का भाग है। यह वर्तमान आस्ति उपभोग की गई वित्तीय सुविधाओं अर्थात् अनुकूल व्याज दर, टीपीडी के बैंक गारंटी जैसी अनिवार्य सुविधाएं, उभयमुख कराना, कारपोरेट गारंटी की अपेक्षाओं में</p>

		<p>शिथिलता, इत्यादि के लिए सर्वोत्तम शर्तें हासिल करने के लिए आवश्यक है। आवधिक रूप से इसका प्रयोग पूंजीवर्धनों तथा उच्च अपक्षय दर वाले सूचना प्रौद्योगिकी उत्पादों की प्रतिस्थापन आवश्यकताओं को वित्तपोषित करने के लिए भी किया जाता है। उपलब्ध वित्तीय सहायता कई अन्य क्षेत्रों की लागतों को कम करने में सहायक होता है।</p> <p>पीएसए सिकाल निम्न प्रचालनात्मक लागत तथा अति निम्न निवल आस्तियों वाला एक विशिष्ट मामला है। अतः वृद्धिकारी रॉयल्टी प्रतिबद्धता वाले प्रतिस्पर्धी प्रशुल्क के अनुरक्षण के लिए ऐसे संकटरोधक भंडार की आवश्यकता है, जिससे हमारे लिए अपनी कानूनी बाध्यकारी बाध्यताएं पूरा करना सुकर हो जाता है। इस बैंक अधिशेष के साथ भी पीएसए सिकाल की नियोजित पूंजी अति लघु है तथा प्रतिफल (आय), प्रथम तथा द्वितीय उच्चतम उद्धृत के बीच अंतर को पूरा करने के लिए कम है।</p>
(ix).	<p>संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार कुशलता सुधार को मापने के लिए न्यूनतम सीमा पूर्ववर्ती चक्र में उसी टर्मिनल द्वारा हासिल किया गया औसत निष्पादन है। अन्य टर्मिनलों के निष्पादन तथा साथ ही उनमें उदग्रहित प्रशुल्क का संदर्भ संगत नहीं है।</p> <p>पीएसए सिकाल को सलाह दी जाती है कि वह विगत अवधि के दौरान हासिल किए गए लागत अपचयन, यदि कोई हो, की प्रमात्रा बताएं तथा साथ ही यह सिद्ध करें कि लागत अपचयन इसके टर्मिनल के कुशलता सुधार के कारण है तथा संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के संगत खंड के अनुसार विधाराधीन प्रशुल्क वैधता अवधि के लिए प्रशुल्क निर्धारण हेतु व्यय के संगत अनुमानों में अपने हिस्से का दावा करें।</p>	<p>वाणिज्यिक प्रचालन के आरंभ से ही, पीएसए सिकाल ने कुशलता नेतृत्व तथा लागत नेतृत्व हासिल करने के लिए अत्यधिक मेहनत से काम किया है। टीएमपी को प्रस्तुत आंकड़े (विगत तथा अनुमानित दोनों) इस उपलब्धि को प्रतिबिंबित करते हैं। अतः इसके अनुरोध को मानकीय लागत दृष्टिकोण पर आधारित प्रतिस्पर्धी प्रशुल्क के लिए एक परीक्षण मामले के रूप में विचार किया जाना है। हालांकि, कानून का नेक इरादा बेहतर निष्पादन के लिए प्रोत्साहन तथा न्यूनतम सीमा से निम्न निष्पादन के लिए हतोत्साहन देना है, दिशानिर्देशों की वास्तविक व्याख्या इस नेक इरादे को कार्यों में रूपांतरित नहीं करती। यह इस तथ्य के कारण है कि प्रोत्साहनों के लिए ये प्रावधान बीच-बीच में शुरू किए जाते हैं तथा वह भी ऐसी स्थिति के लिए व्यवस्था करने के किन्हीं संक्रमणीय उपबंधों के बिना जहां सभी प्रचालक निष्पादन स्तर के अर्थ में एकसमान मंच पर नहीं हैं।</p> <p>प्राधिकरण से अनुरोध है कि वह नीति के आशय पर विचार करें तथा उस कार्यक्षेत्र का निर्धारण करें, जिसमें प्राधिकरण किसी प्रचालन के संबंध में, जिसका प्रशुल्क सर्वोत्तम निष्पादन न्यूनतम सीमाओं को पूरा करने के बावजूद देश भर में निम्नतम है।</p>
(x).	<p>डॉलर मूल्यवर्गित प्रशुल्क को रुपए में रूपांतरित करने के प्रयोजनार्थ टर्मिनल में पोट के बर्थ करने के वास्तविक समय की तिथि को परिकलित करने संबंधी प्रस्तावित शर्त संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.19.1 तथा 2.19.2 के समनुरूप नहीं पाई गई है।</p> <p>निर्यात कंटेनरों पर भंडारण प्रभार के मामले में, रूपांतरण पक्षन परिसर में कंटेनरों के आगमन की तिथि से प्रभावी नहीं किया जाएगा, बल्कि टर्मिनल में कंटेनर आगमन की तिथि से प्रभावी होगा।</p>	<p>टीएमपी से अनुरोध है कि वह डॉलर दरों को रुपया दरों में रूपांतरित करने के लिए बर्थ करने का वास्तविक समय (एटीबी) प्रयुक्त करते हुए नम्यता प्रदान करें, क्योंकि यह किसी विशिष्ट यान में जाने वाले सभी निर्यात बक्सों के लिए एकसमान विनिमय दर में परिणामी होगी तथा बिलिंग प्रक्रिया अधिक सरल हो जाएगी। सामान्यतः, सभी निर्यात बक्से एटीबी में केवल 2 से 3 दिन पहले प्राप्त होते हैं तथा इसलिए अंतर बहुत ही कम होंगे।</p> <p>चूंकि, टीपीटी तथा पीएसए सिकाल, दोनों ही भंडारण तथा भंडारण प्रभारों का संग्रहण करने में अंतर्ग्रस्त हैं, प्रस्तावित उपबंध (प्रावधान) सही है।</p>
(xi).	विनिमय दर की नियमित समीक्षा का निर्धारण करने वाले संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.19.3 को शामिल करें।	यान लगभग 14 से 18 घंटे में वापस लौट जाते हैं, अतः संशोधित दिशानिर्देशों के 2.19.3 का उक्त खंड प्रयोज्य नहीं है।
(xii).	जहां लेन-देन इलेक्ट्रॉनिक डाटा इंटरफेस (ईडीआई) के जरिए नहीं किए जाते, उस मामले में	ग्राहकों के साथ लेन-देन के लिए ईडीआई मार्ग का उचित त्रिपक्षीय व्यवस्थाओं के साथ स्थिरीकरण किया गया है। अतः,

	<p>प्रयोक्ताओं से जमावर्शि का संग्रहण करने संबंधी प्रस्तावित प्रावधान संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.18.2 तथा 2.18.3 के समानुसार नहीं पाए गए हैं। अतः 2.6 पर प्रस्तावित प्रावधान को संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.18.2 से 2.18.3 के साथ संशोधित किया जाए। प्रयोक्ताओं द्वारा विनिर्दिष्ट भुगतान/प्रचालक द्वारा विनिर्दिष्ट परिदाय के लिए दंडात्मक व्यापक की सही दर को भारतीय स्टेट बैंक की प्रधान उद्यम दर से 2% अधिक पर अद्यतन करें, जिसकी प्रशुल्क दिशानिर्देशों में कहा गया है।</p>	<p>कोई अन्यायवश नहीं होगी। वह टीवीटी की इंडियाई व्यवस्था के समरूप है तथा सभी बातों में नज़रें सुखीकर किया है। इसने प्रयोक्ताओं द्वारा भुगतान में विनिर्दिष्टमिन्नक द्वारा प्रतिदाय में बिलड के लिए बंडलक व्यापक के उद्ग्रहण के किसी भी प्रावधान का प्रस्ताव नहीं किया है। इसने यह कथन करने के लिए एक प्रावधान का प्रस्ताव किया है कि इसके सीमाशुल्क के सभी लेव-वेन एवम रिपेयरिंग कारर के साथ केवल इलेक्ट्रॉनिक साधन इंटरेक्स (इंटीग्रेट) के जरिए ही किए जाए।</p>
(xiii).	<p>प्रस्तावित टिप्पणी सं० 10 को शामिल करने के कारण स्पष्ट करें, जो सीमाशुल्क अभिव्यक्ति की धारा 48 के अंतर्गत निषेधन हेतु आयात से भार कंटेनर को ऑफ डॉक सीएफएस में अंतरित करने के संबंध में है, यदि ऐसे कार्यों को अग्रहण की तिथि से 25 दिन के भीतर समाप्तोचित नहीं किया जाता। इस संबंध में सीमाशुल्क के संयत आदेश की प्रति प्रस्तुत करें।</p> <p>महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 में निर्धारित समय-सीमा के भीतर परिश्रम से न हटाए गए नाल के निपटान के लिए अथवा यदि वहाँ या किमार्ग की अदायगी न की गई हो, धारा 81 तथा 28 के अंतर्गत प्रावधानों का विशिष्ट निर्धारण किया गया है।</p>	<p>इसने संशोधित सीमाशुल्क अभिव्यक्ति के अनुसार प्रावधान में संशोधन कर दिया है (एककी प्रति प्रस्तुत की गई है)।</p>
(xiv).	<p>पेशकश न की गई सेवाओं के लिए मुट्टी के मुक्त एक सम्मिश्र बाक्स दर का प्रस्ताव न करने के कारण स्पष्ट करें।</p>	<p>बीकक बेजने के समय सीमाशुल्क न्यास प्रयोक्ताओं की अंतर्प्रस्ताव के कारण तथा कुछ प्रशुल्क न्यास में अनुरिकी डॉलर घटक होने के कारण सम्मिश्र बाक्स दर संभव नहीं है।</p>
(xv).	<p>इस प्राधिकरण ने दिनांक 20 सितम्बर 2002 के अपने आदेश के तहत (जिसे रोक दिया गया है) प्रति कंटेनर 8.04 अमरीकी डॉलर के बांधने/छीलने के प्रभारों को हटा दिया था, जिसके लिए कार्यों को उक्त आदेश में विस्तार में वर्णित किया गया है। सामान्य कंटेनर/मोतांतरण कंटेनर के जहाजी कुली प्रभार के लिए प्रस्तावित दर तथा कंटेनर के अग्रहण के लिए प्रभार का आकलन विद्यमान बांधने/छीलने के प्रभार को जहाजी कुली प्रभार में जोड़ कर तथा उसमें 30% की वृद्धि करके किया जाता है। यह इन मदों के लिए सितम्बर 2002 के आदेश में अनुमोदित प्रशुल्क स्तर से लगभग 100% से 124% की वृद्धि बैठती है। प्रत्येक सेवाओं की लागत के संदर्भ में प्रस्तावित दर का औचित्य बताएं।</p>	<p>समाप्तीता ज्ञापन में पीएसए सिकल के लिए नए प्रशुल्क के अधिव्यक्ति किए जाने तक 1999 के प्रशुल्क के आधार पर प्रभार एकत्र करना जरूरी स्थिति की व्यवस्था की गई है। अतः 1999 के प्रशुल्क के आधार पर 30% का उच्चमुखी संशोधन प्रयोक्ता करना युक्तिसंगत है।</p>
(xvi).	<p>उक्त प्रत्येक उपकरण या सेवा केन्द्र के लिए व्योरेहार लागत पत्र प्रस्तुत करें, जिसके लिए सेवा प्रदान करने की वास्तविक लागत के संदर्भ में अलग-अलग प्रशुल्क मदों की युक्तिसंगतता का निर्धारण करने हेतु प्रशुल्क का प्रस्ताव किया गया है।</p>	<p>एक कंटेनर इनिंगल विनिर्देश बाले प्रभार करने तथा जहाज पर लादने एवं आग्रात बालों के लिए विद्यमान सहायता सेवा की पेशकश करता है। यह प्रमुख पत्तन से बिज है, जो लादान/उताराने कार्यों की विविध किन्ना के प्रभारन, डके तथा खुले संभरण भूमि प्रयोग आग्रात इत्यादि जैसी विविध सेवाएं प्रदान करती है। कंटेनर प्रचालन के मायने में, परस्पर आर्थिक- सहायता संगत नहीं है। पारंपरिक रूप से प्रस्तावित भिन्न दरें बिलिंग में नम्यता तथा डॉलर मूल्यवर्गीत प्रशुल्क की विद्यमानता के कारण हैं। प्रत्येक उपकरण या सेवा केन्द्र के अंतर्गत लागत का विभाजन करना संभव नहीं है। समग्र दर वृद्धि केवल कुल राजस्व तथा कुल लागत स्थिति के जरिए ही न्यायोचित है।</p>

(xvii).	अनुसूची 1.1., 1.2, 1.3, 1.4, 1.5 तथा 1.9 में तटीय कंटेनरों के लिए रियायती प्रशुल्क का निर्धारण किया जाए, जो दिनांक 7 जनवरी, 2005 के हमारे आदेश सं० टीएएमपी/4/2004-सामान्य के समनुरूप सामान्य कंटेनरों के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क से 60% के स्तर से अधिक न हो।	तटीय यानों के लिए प्रशुल्क का निर्धारण टीएएमपी द्वारा परिकल्पित रियायत के स्तर पर किया गया है।
(xviii).	प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 6.8 के अंतर्गत यथानिर्धारित उत्पादकता के न्यूनतम स्तरों को निर्दिष्ट करें। टर्मिनल के बेहतर निष्पादन के लिए प्रोत्साहनों तथा न्यूनतम स्तरों से नीचे निष्पादन के लिए हतोत्साहनों का प्रस्ताव किया जाए। साथ ही ऐसे न्यूनतम स्तरों तथा प्रोत्साहनों/ हतोत्साहनों का प्रस्ताव करने के आधार को स्पष्ट करें।	उत्पादकता तथा विश्वसनीयता, दोनों के अर्थ में यह पहले दिन से ही देश का सर्वाधिक कुशल टर्मिनल रहा है। इसे इसके उत्कृष्टतम निष्पादन के लिए अभी तक कभी भी कोई मौद्रिक प्रोत्साहन प्राप्त नहीं हुआ है। विगत में पूर्ववर्ती प्रक्रियाओं जैसे 'कुशलता संबद्ध प्रशुल्क योजना' तथा 'न्यूनतम सीमाओं वाले कंटेनर प्रहस्तन प्रभारों पर आधारित मानकीय लागत' से वांछित परिणाम हासिल नहीं हुए हैं।
(xix).	संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.15 में निर्धारित सिद्धांत के अनुसरण में उस अवधि के लिए, जब पीएसए सिकाल की तदाधारित सुविधाओं की विफलता/खराबी के कारण प्रचालन न हो सकने से यान इसके टर्मिनलों पर निष्क्रिय रहते हैं, गोदी किराया प्रभारों के समतुल्य वापसी अदायगी अनुमत करने की शर्त को शामिल करें।	अनेक अवसरों पर इसने उत्कृष्ट स्तर उत्पादकता के कारण यान को अपेक्षाकृत शीघ्र लौटाया है तथा विलंबित यानों के लिए 'केच अप' सेवाओं की व्यवस्था की है। यान/एमएलओ इस अपचित गोदी प्रयोग के लिए अतिरिक्त राशि का भुगतान नहीं करते हैं। साथ ही यह खंड पत्तन ग्राहकों के हित में सहायक होने के बजाए अधिक विवादों में परिणामी होगा।
(xx).	तटीय यात्रा पर किसी भारतीय पत्तन को अनुवर्ती पोतांतरण हेतु विदेशी पत्तन से या इसके विलोमतः पीएसए सिकाल पर अवतरण करने वाले कंटेनर पर प्रयोज्य दरों को स्पष्ट करते हुए एक प्रावधान समाविष्ट करें।	इसने इस अवलोकनों पर आधारित एक आवश्यक प्रावधान शामिल किया है।
(xxi).	प्रदत्त सेवाओं की लागत के संदर्भ में सितम्बर, 2002 के टीएएमपी आदेश में अनुमोदित दर की तुलना में लिफ्ट ऑफ/लिफ्ट ऑन, हैच कवर प्रहस्तन, अतिरिक्त संचलन, रीफर संबद्ध प्रभारों, शट-आऊट तथा घाटशुल्क में लगभग 53% की प्रस्तावित वृद्धि का औचित्य बताएं।	समझौता ज्ञापन में पीएसए सिकाल को नया प्रशुल्क अधिसूचित किए जाने तक 1999 के प्रशुल्क पर आधारित प्रभार एकत्र करना जारी रखने की अनुमति दी गई है। अतः 1999 के प्रशुल्क पर आधारित 30% का उर्ध्वमुखी संशोधन प्रयोज्य करना तर्कसंगत है।
(xxii).	रीफर कंटेनर को बिजली की आपूर्ति के लिए प्रभार उद्ग्रहण इकाई का निर्धारण प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 5.7.1 के समनुरूप 4 घंटे के आधार पर किया जाए। ऐसा करते समय, प्रस्तावित दरों में सदृश समायोजन करें। साथ ही, विद्युतापूर्ति के वर्तमान प्रशुल्क तथा प्रति पारी बिजली की औसत खपत के संदर्भ में बिजली की आपूर्ति के लिए प्रभारों की प्रस्तावित वृद्धि का औचित्य बताएं।	इसने रीफर कंटेनर को बिजली की आपूर्ति के उद्ग्रहण की इकाई में 4 घंटे के आंधीर पर यंशोधन किया है। इसके प्रचालन आरंभ के समय से बिजली प्रभारों में 46% की बढ़ोतरी हो चुकी है, जबकि इसके प्रस्ताव में 1999 की दरों से केवल 30% की वृद्धि की परिकल्पना की गई है।
(xxiii).	संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 5.8.2 के अनुसार आयात से भरे हुए तथा खाली कंटेनर के लिए निःशुल्क भंडारण अवधि के आरंभन संबंधी प्रस्तावित टिप्पणी को संशोधित करें।	संशोधित दिशानिर्देशों के खंड 5.8.2 का अनुपालन करने के लिए प्रस्तावित टिप्पणी में संशोधन किया गया है।
(xxiv).	परित्यक्त कंटेनरों के मामले में भंडारण प्रभार के उद्ग्रहण हेतु समय-सीमा के संबंध में प्रस्तावित टिप्पणी संख्या 5 अपूर्ण पाई गई है। प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 5.8.3 में निर्धारित विभिन्न प्रावधानों को शामिल करने के लिए उक्त टिप्पणी में संशोधन करें।	इसने नई सीमा-शुल्क अधिसूचना के समनुरूप प्रावधान में यह कथन करने के लिए संशोधन किया है कि जहां कंटेनर सीमा-शुल्क प्राधिकारियों द्वारा पकड़ा/जब्त किया जाता है तथा उसे निर्धारित समय के भीतर खाली नहीं किया जा सकता, वहां दुलाई तथा खाली करने की लागत का वहन करने तथा आवश्यक औपचारिकताओं के अनुपालन करने के अध्याधीन कार्यों निर्मुक्ति आदेश के दिन से भंडारण प्रभार लगने बंद हो जाएंगे। अन्यथा पकड़े गए/जब्त किए गए कंटेनर लाइन/प्रेषिती द्वारा पत्तन परिसर से सीमा-शुल्क आबद्ध क्षेत्र में हटाए जाएंगे तथा उस मामले में भंडारण प्रभार ऐसे हटाए जाने की तिथि से लागू होना बंद हो जाएगा।

(xxv).	यह कथन करने के लिए एक शर्त समाविष्ट करें कि उस अवधि के लिए मंडारण प्रभार उपाजित नहीं होंगे, जब पीएसए सिकाल प्रयोक्ता द्वारा अनुरोध किए जाने पर कंटेनरों की सुपुर्दगी/नौवहन करने की स्थिति में नहीं है।	इस शर्त के लिए का शब्द चयन सुस्पष्ट होना चाहिए। इसमें विषयपरक व्याख्याएँ नहीं की जानी चाहिए, जो ग्राहकों के हित में सहायक होने के बजाए विवादों में परिणामी हों। एक राष्ट्रीय सर्वसम्मति होनी चाहिए तथा सभी टर्मिनल उसका अनुसरण करेंगे।
(xxvi).	विशेषज्ञ प्रणाली सेवा के लिए अनुसूची 2.3 के अंतर्गत प्रति लेन-देन/रिपोर्ट 1000/- रुपए के प्रस्तावित प्रशुल्क का आधार स्पष्ट करें तथा साथ ही इस प्रशुल्क के उद्ग्रहण के बदले पेशकश की जाने वाली प्रस्तावित विशेषज्ञ सेवाओं का स्पष्ट रूप से उल्लेख करें। ऐसी सेवाएँ वे नहीं होंगी, जो टर्मिनल प्रचालन के सामान्य क्रम में आवश्यक होती हैं/दी जाती हैं।	यह इसकी प्रणाली में किन्हीं विशेष रिपोर्ट/सूचना के सृजन से संबंधित है, जो नैमी स्वरूप की नहीं हैं, बल्कि ग्राहक के अनुरोध पर आधारित हैं। संशोधित प्रस्तावित दरों के मान में इन सेवाओं को स्पष्ट किया गया है, जिनके लिए प्रस्तावित प्रशुल्क का उद्ग्रहण किया जाएगा।

9. तृतीकोरन पत्तन न्यास (टीपीटी) को निम्नलिखित मुद्दों पर भी अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया है। टीपीटी ने अपेक्षित सूचना प्रस्तुत कर दी है। हमारे द्वारा पूछे गए प्रश्नों तथा टीपीटी द्वारा दिए गए उत्तर का सारांश नीचे सारणी में दिया गया है :-

क्र.सं.	हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न	टीपीटी द्वारा भेजा गया जवाब
(i).	सफल बोलीदाता का चयन करने के लिए निविदा के खंड 5.6 (ख एवं ग) तथा 4.9.2 के अनुसार दी गई सभी बोलीदाताओं की बोलियों का एनपीवी विश्लेषण प्रस्तुत करें।	इसने अपेक्षित सूचना प्रस्तुत कर दी है। पीएसए सिकाल द्वारा उद्भूत 13,914.88 लाख रुपए की तुलना में द्वितीय उच्चतम बोलीदाता द्वारा उद्भूत राशि का निवल वर्तमान मूल्य 6521.18 लाख रुपए है।
(ii).	वर्ष 2006 के दौरान संयंत्र तथा मशीनरी में 259 लाख रुपए की तथा सूचना प्रौद्योगिकी में 462 लाख रुपए की राशि का पीएसए सिकाल द्वारा वास्तविक निवेश किए जाने की युक्तिसंगतता पर अभ्युक्तियाँ प्रस्तुत करें तथा साथ ही यह पुष्टि करें कि क्या यह सीएलए की शर्तों के अनुरूप है।	इसने कोई विशिष्ट अभ्युक्तियाँ नहीं की हैं। टीपीटी ने कहा है कि सीएलए खंड संख्या 6.1.5 के अनुसार लाइसेंसधारक लाइसेंसशुदा परिसर पर या कंटेनर टर्मिनल पर वाणिज्य के संवर्धन तथा विकास के लिए सर्वोत्तम प्रयास करेगा, ताकि अधिकतम उपयोग हासिल किया जा सके तथा सदैव प्रचालन के इसके तरीके में दोस व्यवसाय व्यवहारों सहित इस उद्देश्य को प्राथमिकता देगा। लाइसेंस करार के अनुच्छेद 6, खंड 6.1.1 के अनुसार, लाइसेंसधारक द्वारा कंटेनर टर्मिनल के प्रचालन, अनुसंधान तथा मरम्मत के लिए पूंजीनिवेश सहित सभी आवश्यक संसाधन उपलब्ध कराए जाने अपेक्षित हैं।
(iii).	तैनात/तैनात किए जाने के लिए प्रस्तावित उपकरण को विचार में लेते हुए वर्ष 2003 से 2008 तक के लिए पीएसए सिकाल टर्मिनल की अभिकल्पित क्षमता पर टिप्पणी करें।	बीओटी रियायत करार में उल्लिखित टर्मिनल क्षमता इसके आधुनिक प्रहस्तन उपकरण तथा सूचना प्रणाली समर्थन के साथ 3,00,000 टीईयू प्रतिवर्ष है। गोदी की लंबाई 370 मीटर तथा ड्राफ्ट 10.7 मीटर है। गोदी में आरंभतः 4 रबड़ टायर वाली ग्रैट्री क्रेनों, 2 रेल मारिंटिड क्वे क्रेनों तथा ट्रैक्टरों एवं ट्रैलरों इत्यादि, जैसी सहायक सुविधाओं की व्यवस्था की गई थी, जैसाकि बीओटी करार में निर्धारित है। कंटेनरों के प्रहस्तन तथा स्टैकिंग के लिए 10 हैक्टेयर (1,00,000 वर्गमीटर) भू-क्षेत्र की व्यवस्था की गई है। यह क्षेत्र 4,00,000 टीईयू कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए पर्याप्त है। तथापि, इन कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए उपलब्ध कराए गए उपकरण पर्याप्त नहीं थे तथा प्रचालक से अतिरिक्त उपकरण की व्यवस्था करने का अनुरोध किया गया था, ताकि अधिक यातायात का प्रहस्तन सुकर हो सके। पत्तन के अनुरोध के अनुपालन में टर्मिनल प्रचालक ने एक और आरएमक्यूसी, चार आरटीजीसी और अपेक्षित फ़ाइम मूवर्स की संस्थापना के साथ-साथ याई विस्तार की व्यवस्था भी की। अतिरिक्त अवसंरचना की व्यवस्था मार्च, 2005 के अंत तक कर दी गई थी। अतः टर्मिनल प्रचालक द्वारा वर्ष 2006, 2007 तथा 2008 के लिए लगाने गए क्रमशः 356104 टीईयू, 391710 टीईयू तथा 430881 टीईयू के पूर्वानुमान सही हैं।

10. इस मामले में संयुक्त सुनवाई 9 दिसम्बर, 2005 को आयोजित की गई थी। संयुक्त सुनवाई में, पीएसए सिकाल, टीपीटी और संबद्ध उपयोक्ताओं ने अपने निवेदन प्रस्तुत किए थे। इंडियन चेम्बर ऑफ कॉमर्स एंड इंडस्ट्री (आईसीसीआई), तूतीकोरिन कस्टम हाऊस एजेंट्स असोसिएशन (टीसीएचएए), तूतीकोरिन स्टीमर एजेंट्स असोसिएशन (टीएसएए) और तूतीकोरिन पोर्ट हैंडलिंग एजेंट्स असोसिएशन ने अपनी पहले कही गई बातों को दोहराते हुए आगे लिखित निवेदन दाखिल किए हैं।

11. पीएसए सिकाल ने अपने प्रशुल्क के परिकलन पर कुशलता फायदों पर विचार करने पर जोर देते हुए बाद में अपने पत्र दिनांक 16 जनवरी, 2006 द्वारा बाद में और निवेदन किए थे। इसने मानक लागत पर कार्य समूह आधारित प्रशुल्क जहां कहीं उपलब्ध द्वारा दिए गए निष्पादन के प्रतिमानकों के अनुसार कुशलता फायदों की संशोधित गणना भेजी है और पैट्रिक द्वारा (पत्तन निष्पादन मापन करते हुए) विश्व बैंक द्वारा प्रकाशित रिपोर्ट पर विचार किया है। अपने प्रारंभिक प्रस्ताव में इसके द्वारा अनुसरित दृष्टिकोण के अनुसार, वर्ष 2000 से 2005 अवधि के लिए संशोधित गणना के अनुसार पीएसए सिकाल द्वारा निर्धारित कुशलता फायदे रु० 228.88 करोड़ और उसका 50 प्रतिशत अर्थात् रु० 114.44 करोड़ कुशलता फायदे के रूप में दावा किया गया है।

इसने निवेदन किया है कि वर्ष 2005 के दिशा-निर्देश पिछले प्रशुल्क चक्र में औसत निष्पादन के विपरीत इसके तलचिह्नकरण द्वारा प्रचालनों में अर्जित कुशलता के लिए प्रचालक को पुरस्कार प्रदान करते हैं। परंतु ऐसे तलचिह्न इस बीच इसको शामिल किए जाने के कारण उत्पन्न होने वाली परिस्थितियों को डील करने में अकुशलता से नुकसान होता है और ऐसा हेटरोजेनियस मार्केट में होता है जहां सभी खिलाड़ी समान स्तर पर निष्पादन नहीं करते हैं।

उपर्युक्त तर्कों का संचयी प्रभाव प्रोत्साहनात्मक कुशलता फायदों के लिए ट्रांजिशनल प्रावधान रूप में स्वतंत्र तलचिह्न की माँग करता है। कुशलता फायदों संबंधी दिशा-निर्देशों में क्या दिया गया है इससे विपथन की जरूरत है।

प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 1.7 के संदर्भ में, इसने निष्कर्ष निकाला है कि ये दिशा-निर्देश प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में निर्धारित प्रावधान से विपथन के लिए टीएएमपी को शक्ति प्रदान करते हैं। टीएएमपी निजीकरण के पीछे के उद्देश्य विशेष में कानून और नीतियों का आशय सामान्यतः पूरा होने के मामले में इस मृद्दे पर व्यवहार के समय यह विवेकाधिकार प्रयोग कर सकता है।

12. पीएसए सिकाल को इस प्राधिकरण के कार्यालय में 20 जुलाई, 2006 को फायदा/हानि के परिमाणन पर सुनवाई का अवसर प्रदान दिया गया था।

13. इस प्राधिकरण ने पीएसए सिकाल, टीएएमपी और पोत परिवहन मंत्रालय, भारत सरकार के बीच 17 अगस्त, 2005 को हुए एमओसी की शर्तों और 31 मार्च, 2005 से पहले की अवधि के लिए रायल्टी के संव्यवहार के बारे में 17 अप्रैल, 2006 को पोत परिवहन मंत्रालय से प्राप्त निदेश के अनुपालन में 23 अगस्त, 2006 को एक आदेश पारित किया था। इस प्राधिकरण द्वारा पारित उक्त आदेश राजपत्र सं. 140 द्वारा 15 सितम्बर, 2006 को भारत के राजपत्र में अधिसूचित किया गया था। उक्त आदेश में इस प्राधिकरण ने वर्ष 2002 के प्रशुल्क आदेश को कार्यान्वित नहीं किए जाने के कारण पीएसए सिकाल को अनुमोदित फायदा नवम्बर, 2002 से सितम्बर, 2006 अवधि के लिए रु० 72.63 करोड़ निर्धारित किया है। पिछली अवधि के लिए निर्धारित फायदा अक्टूबर, 2006 से सितम्बर, 2009 अवधि के लिए निवल अधिशेष रु० 14288.11 लाख (अर्थात् प्रचालन आय का 54.3 प्रतिशत) अनुमानित किया गया था। प्रकट लागत स्थिति के आधार पर, इस प्राधिकरण ने वर्ष 1999 प्रशुल्क में 50 प्रतिशत प्रशुल्क कटौती और बौधना/खोलना के प्रभारों को हटाने का आदेश दिया था।

14.1. पीएसए सिकाल ने इस प्राधिकरण द्वारा 23 अगस्त, 2006 को पारित आदेश को चुनौती देते हुए माननीय मद्रास उच्च न्यायालय के समक्ष रिट याचिका सं. 2006 का 38845 और 38846 दायर की थीं।

14.2. माननीय मद्रास उच्च न्यायालय ने पीएसए सिकाल द्वारा दायर की गई रिट याचिकाओं के आधार पर प्रतिवादित आदेश के प्रचालन पर अंतरिम रोक लगा दी थी और इन रिट याचिकाओं पर अगले आदेशों तक दिसम्बर, 1999 के प्रशुल्क आदेश के अनुसार प्रशुल्क वसूल करने के लिए पीएसए सिकाल को अनुमति दी गई थी। प्रदान किया गया अंतरिम स्टे माननीय मद्रास उच्च न्यायालय द्वारा समय-समय पर विस्तारित किया गया था।

14.3. तत्पश्चात, माननीय मद्रास उच्च न्यायालय ने अपने आदेश दिनांक 22 अगस्त, 2007 के माध्यम से पीएसए सिकाल द्वारा दाखिल रिट याचिका का निपटारा किया था। आदेश के प्रचालन हिस्से को नीचे पुनः प्रस्तुत किया गया है:

“जहां तक प्रथम प्रत्यार्थी द्वारा पारित प्रतिवादित आदेश दिनांक 23.08-2006 का संबंध है, यह प्रकट है कि समझौता ज्ञापन दिनांक 17-08-2005 में यथा सहमत कोई अवसर ऑफर नहीं किया गया था। वस्तुतः, प्रत्यार्थी 1 और 3 के विद्वत वकील ने निवेदन किया था कि सुनवाई केवल टीएएमपी के अध्यक्ष द्वारा की गई थी। जहां तक भारत संघ द्वारा पारित प्रतिवादित आदेश दिनांक 17-04-2006 का संबंध है, इस न्यायालय का मत है कि पर्याप्त अवसर प्रदान नहीं किया गया है। इसपर विचार करते हुए, प्रत्यार्थी 1 और 3 द्वारा पारित प्रतिवादित आदेशों को इस आधार पर निरस्त किया जाता है। यदि याचिकाकर्ता प्रथम और तीसरे प्रत्यार्थी को अभ्यावेदन, यदि कोई हो, प्रस्तुत करना चाहें तो उन्हें ऐसा करने की अनुमति है, आज से दो सप्ताह की अवधि के भीतर, इसकी प्राप्ति पर, उक्त प्रत्यार्थियों को निदेश दिया जाता है कि वे

याचिकाकर्ता की व्यक्तिगत सुनवाई करें और उसके बाद क्रमशः चार सप्ताह और छह सप्ताह की अवधि के भीतर कानून के अनुसार मेरिट्स पर आदेश पारित करें।"

14.4. चूंकि टीएमपी 31 मार्च, 2005 से पहले की अवधि के लिए रॉयल्टी को पास थू के मुद्दे पर सरकार द्वारा नीति निदेश जारी किए जाने के बाद ही पीएसए सिकाल के लिए प्रशुल्क निर्धारित कर सकता है, इसलिए आदेश दिनांक 22 अगस्त, 2007 में संशोधन के लिए माननीय उच्च न्यायालय के समक्ष 5 सितम्बर, 2007 को याचिकाकर्ता और टीएमपी की ओर से एक संयुक्त मेमो भी दाखिल किया गया था। विद्वत न्यायाधीश ने 22 अगस्त, 2007 के आदेश का अवलोकन करते हुए पत्रा में कि पूर्ववर्ती आदेश में संशोधन करने अथवा स्पष्ट करने की जरूरत नहीं थी। अभ्यावेदन की प्राप्ति पर, टीएमपी मंत्रालय से उपयुक्त निदेश माँग सकता है और तदनुसार आदेश पारित कर सकता है।

15. पीएसए सिकाल ने अपने पत्र दिनांक 4 सितम्बर, 2007 द्वारा अभ्यावेदन दाखिल किया था। इसने मुख्यतः प्रशुल्क में कुशलता फायदे के अंतर्भरण पर जोर दिया था जिससे पीएसए सिकाल को वैश्विक प्रतिस्पर्धी स्तर पर प्रशुल्क को बनाए रखने के समय राजस्व स्टीम के कायम से अपने अपूर्ण प्रचालन लागतों को पूरा करने में मदद मिलेगी। बाद में पीएसए सिकाल द्वारा दिए गए प्रस्तुतिकरण के आधार पर अभ्यावेदन अधुना खिटा किया गया था। इसने कुशलता फायदा संबंधी पत्र दिनांक 16 जनवरी, 2007 के अनुलग्नक ड में इसके द्वारा पहले किए गए निवेदनों की ओर भी ध्यान आकर्षित किया गया था। पीएसए सिकाल द्वारा अपने अभ्यावेदन में किए गए कुछ मुख्य निवेदन और इसमें उल्लिखित उसके पत्र दिनांक 16 जनवरी, 2007 को नीचे सारबद्ध किया गया है:-

- (i). प्रोदभूत किए जाने के लिए अनुमानित प्रचालन लागत (रॉयल्टी सहित) भुगतान की जाने वाली रॉयल्टी और अनुमानित औसत प्रशुल्क जो वर्ष 2002 के प्रशुल्क आदेश और 2006 के प्रशुल्क आदेश में अनुसरित सिद्धांतों के आधार पर विप्रथित लाइसेंस करार के जीवनकाल के दौरान टीएमपी द्वारा स्वीकार्य होगा उन्हें नीचे तालिकाबद्ध किए गए हैं:-

वर्ष	प्रशुल्क	रु० / टीईयू (2002 प्रशुल्क आदेश पर आधारित)	भुगतान की गई रॉयल्टी
2002-05	1637	1498	366
2006-08	1104*	1923	895
2009-11	1070*	2785	1792
2012-14	1078*	3548	2534
2015-17	1236*	4124	2956
2018-20	2045*	5399	3421
2021-23	2098*	5990	3959
2024-28	2476*	6998	4589

* वर्ष 2002 के प्रशुल्क आदेश में अनुसरित संकल्पनाओं के आधार पर परिकल्पित प्रशुल्क।

उपयुक्त तालिका स्पष्ट रूप से दर्शाती है कि टीएमपी द्वारा अनुसरित प्रशुल्क के आधार पर पीएसए सिकाल द्वारा सृजित राजस्व में पीएसए सिकाल द्वारा प्रोदभूत प्रचालन लागत शामिल नहीं है बल्कि ही पीएसए सिकाल द्वारा तृतीकोरिन पत्तन न्यास (टीपीटी) को भुगतान की गई निर्धारित रॉयल्टी प्रचालन लागत से अतिरिक्त हो।

- (ii). वर्ष 2000 से 2005 के लिए रु० 228.88 करोड़ पर इसके द्वारा परिकल्पित कुशलता फायदा के संदर्भ में, इसके द्वारा अपने पूर्ववर्ती पत्र दिनांक 16 जनवरी, 2006 में परिकल्पित कुशलता फायदा, इसने उल्लेख किया है कि यदि कुशलता फायदा स्वीकार करने के पश्चात विशिष्ट तीन वर्षों के लिए प्रशुल्क निम्नवत् होने चाहिए:-

(रुपयों में)	
2003	3089
2004	2787
2005	3157

उपयुक्त प्रशुल्क हमारे देश में अन्य कंटेनर टर्मिनलों के लिए टीएमपी द्वारा आदेशित प्रशुल्क के भीतर है। प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 1.7 के अनुसार टीएमपी को उपलब्ध विवेकाधिकार शक्तियों का प्रयोग करते हुए और मेरीटाइम सेक्टर पर लागू नीति विवरण का प्रयोग करते हुए टीएमपी को कुशल कंटेनर टर्मिनल को पुरस्कृत करने का अधिकार प्रदान करते हुए, टीएमपी को पीएसए सिकाल को उसकी कुशलता को बनाए रखने और वृद्धि के लिए प्रोत्साहन देना चाहिए।

- (iii). यदि पीएसए सिकाल को एक प्रशुल्क के हिस्से के रूप में कुशलता फायदों को आंतर्भूत करने की अनुमति प्रदान की जाती है जो वह अपने ग्राहकों से वसूल करता है, तो वह इस स्थिति में होगा कि कम से कम उसकी

अपूर्त प्रचालन लागतों का कुछ प्रतिशत पूरा करने की स्थिति में होगा। अन्यथा टीएमपी द्वारा स्वीकृत प्रतिलाभ रॉयल्टी का अस्वीकृत भाग कवर नहीं करेगा।

वर्ष	टीएमपी द्वारा स्वीकृत संभावित आरओसीई (रुपए/टीईयू)	रॉयल्टी का अस्वीकृत भाग (रुपए/टीईयू)
2006-08	157	475
2009-11	46	952
2012-14	12	1346
2015-17	15	1571

आधार: अगस्त, 2005 के इसके प्रस्ताव में 30 वर्षीय वित्त मॉडल।

- (iv). वर्ष 2002 से 2004 अवधि के लिए, इसने वास्तव में 743,465 टीईयू प्रहस्तित किया था जोकि वर्ष 2002 के प्रशुल्क आदेश में दिए गए अनुमानों से 71,274 टीईयू ज्यादा है। प्रहस्तित अधिक मात्रा वर्ष 2002 के प्रशुल्क आदेश में अनुमानित मात्रा के 20 प्रतिशत से कम है। संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुच्छेद 2.13 के साथ इस वास्तविकता की निकटता यह स्पष्ट करती है कि प्रत्येक प्रशुल्क चक्र की समाप्ति पर प्रशुल्क निर्धारित करने के समय इसके कुशल प्रचालनों के लिए पीएसए सिकाल को क्षतिपूर्ति किए जाने की जरूरत है अथवा परिणामी फायदों को पिछली अवधि के लिए फायदे/हानि के निर्धारण के समय उपयुक्ततः बनाए रखने के लिए अनुमति दी जाए। पीएसए सिकाल के अनुसार, यह राशि जो फायदा/हानि परिगणनाओं में टीएमपी द्वारा वसूल किए जाने के लिए आदेशित है, रु० 12.74 करोड़ है।

16.1. माननीय उच्च न्यायालय के आदेश दिनांक 22 अगस्त, 2007 के अनुपालन में, और एमओसी के खंड 9 के अनुसार, समायोजन/सेट ऑफ के लिए पूर्वकाल में पीएसए सिकाल को प्रोद्भूत लाभ/फायदों के निर्धारण से पूर्व इस प्राधिकरण द्वारा अपेक्षित कोरम के साथ 21 सितम्बर, 2007 को पीएसए सिकाल को व्यक्तिगत सुनवाई दी गई थी। सुनवाई की तारीख से पहले पीएसए सिकाल को उसे प्रोद्भूत लाभ, यदि कोई हो, की योग्यता के लिए अपेक्षित जरूरी विश्लेषण के लिए सभी प्रासंगिक दस्तावेज भेजने का अनुरोध किया गया था।

16.2. संयुक्त सुनवाई में, माननीय उच्च न्यायालय के 22 अगस्त, 2007 के आदेश के पैरा 6 की सामग्री को पढ़ा गया था और व्यक्तिगत सुनवाई का प्रयोजन पीएसए सिकाल को स्पष्ट किया गया था। इस तथ्य को भी दोहराया गया कि टीएमपी और पीएसए सिकाल दोनों ने टीएमपी द्वारा उपयुक्त आदेश पारित किए जाने के लिए उच्च न्यायालय द्वारा निर्धारित सीमाओं के शोधन के लिए संयुक्त मेमो दाखिल किया था। पीएसए सिकाल सहमत था कि टीएमपी के लिए समय सीमा छह सप्ताह रूप में पढ़ी जानी चाहिए इस प्राधिकरण को पीएसए सिकाल द्वारा अभ्यावेदन दाखिल किए जाने की तारीख से चार सप्ताह के भीतर सरकार द्वारा पारित किए जाने वाले आदेश पर विचार करना होगा।

16.3. पीएसए सिकाल ने प्रशुल्क निर्धारित करते समय स्वीकार किए जाने के लिए कुछ तथ्यों (जैसे लागत रूप में उद्धरित दूसरी उच्चतम रॉयल्टी, पीएसए सिकाल के कारण कुशलता फायदे, मात्रा वृद्धि, लेखांकन मानक और लेखापरीक्षित लेखों के अनुसार लागत अनुमानों की उपयुक्तता और व्यय की विशेष मदें मानना) की विशेषताओं को दर्शाते हुए पावर प्वाइंट प्रस्तुतिकरण दिया था। पीएसए सिकाल द्वारा अपने प्रस्ताव स्पष्ट किए गए कुछ बिन्दु सही स्थिति नहीं दर्शाते थे। जब इस बारे में बताया गया तो पीएसए सिकाल अपने अभ्यावेदन की संशोधित प्रति भेजने के लिए सहमत था। प्रस्तुतिकरण के दौरान, पीएसए सिकाल ने, साथ ही साथ, निम्नलिखित बातें कही थीं:-

- इसने टीएमपी के पूर्ववर्ती आदेशों में समाविष्ट गणनाओं को चुनौती नहीं दी थी। उन्होंने टीएमपी द्वारा अनुसरित दिशा-निर्देशों की केवल कुछ संकल्पनाओं और सिद्धांतों को चुनौती दी थी।
- परिसंपत्तियों के पुराना होने के साथ, प्रशुल्क परिकलन में पूंजी पर अनुमत प्रतिलाभ समय के साथ कम हो जाएगा। इसके विपरीत, देय रायल्टी की इकाई दर में वृद्धि और प्रहस्तित मात्रा में बढ़ोतरी के कारण रॉयल्टी के लेखा पर भुगतान बढ़ता है। पास थू रूप में अस्वीकृत रॉयल्टी के बिना कवर हुए हिस्से की पूर्ति के लिए उनके पास प्रशुल्क के अलावा कोई स्रोत नहीं है। तदनुसार, इस प्राधिकरण को कोई कार्यप्रणाली तैयार करनी चाहिए और रॉयल्टी के अस्वीकृत हिस्से के लिए, किसी रूप में प्रचालक की क्षतिपूर्ति करनी चाहिए। एक ऐसा स्रोत कुशलता फायदे से हुए ऐसे बोझ को प्रशुल्क में स्वीकृत किया जाना चाहिए।
- रॉयल्टी के आंशिक पास थू को स्वीकृत करते हुए, प्राधिकरण और सरकार को इस तथ्य को स्वीकार करना चाहिए कि यह कम्पनी से एक तर्कसंगत बहिर्प्रवाह है। अतः इस प्राधिकरण के लिए यह जरूरी है कि बिना कवर रॉयल्टी की पूर्ति के लिए प्रशुल्क में उपयुक्त अवसर प्रदान किया जाए।
- कुशलता फायदे की हिस्सेदारी संबंधी संशोधित दिशा-निर्देशों के खंड 2.4.1 के अधीन बताई गई आवश्यकता के बारे में उन्हें भली प्रकार से जानकारी है। पीएसए सिकाल को उसकी दक्षता और लागत प्रभावत्मकता के लिए बहुत ऊँचा दर्जा दिया गया है। तथापि, वे दिशा-निर्देशों द्वारा यथा अपेक्षित प्रासंगिक अवधि के लिए कोई

कुशलता फायदा स्थापित नहीं कर सकते क्योंकि उन्होंने कुशलता के बहुत ऊँचे स्तर से प्रचालनों की शुरुआत की थी और इसीलिए बहुत उच्च तलचिह्न निर्धारित करना चाहिए जोकि किसी अंतर्राष्ट्रीय टर्मिनल से तुलनीय हो। अतः लगातार सुधार के लिए संभावना सीमित है।

- (v). टीएएमपी को केवल संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.4.1 की ओर अपना ध्यान सीमित नहीं रखना चाहिए। इसे दिशा-निर्देशों में अन्य प्रावधानों को भी स्वीकार करना चाहिए जोकि निजी निवेदनों को सही और उपयुक्त लाभ सुनिश्चित करने के लिए है। प्रशुल्क दिशा-निर्देशों का खंड 1.7 इस प्राधिकरण को निर्धारित दिशा-निर्देशों से विपथन की अनुमति प्रदान करता है। इस प्राधिकरण को दिशा-निर्देशों अथवा सरकार की नीति में जहां कहीं कुशलता को स्वीकार करने के लिए अधिरोपित आवश्यकता को ध्यान में रखते हुए खंड 2.4.1 की आवश्यकता से छूट के लिए अपने विवेकाधिकार का प्रयोग करने के लिए तैयार रहना चाहिए।

16.4. पीएसए सिकाल ने निर्धारित सुनवाई से पहले पूर्व अवधि के लिए उन्हें प्रोद्भूत लाभ/फायदा को परिमाणित करने के लिए अपेक्षित कोई नई सूचना नहीं भेजी थी। संयुक्त सुनवाई में, पीएसए सिकाल ने पुष्टि की थी कि वह सभी प्रासंगिक सूचना पहले ही भेज चुका है और आगे कोई और निवेदन करने के लिए प्रस्ताव नहीं किया गया था।

17. सुनवाई में यथा सहमत, पीएसए सिकाल ने संशोधित प्रस्तुतिकरण स्लाइड प्रस्तुत की थीं और सुनवाई के दौरान उनको द्वारा रखे गए बिन्दुओं के लिखित निवेदन प्रस्तुत किए थे। पीएसए सिकाल ने कुशलता फायदे और रॉयल्टी का वास्तविक स्वीकृत करने की जरूरत पर कही गई बातों में से अधिकांश को दोहराया है।

18. पीएसए सिकाल को व्यक्तिगत सुनवाई दिए जाने के पश्चात् इस प्राधिकरण द्वारा इस मामले पर विचार नहीं किया जा सकता था क्योंकि माननीय उच्च न्यायालय के आदेश दिनांक 22 अगस्त, 2007 के अनुपालन में 31 मार्च 2005 से पहले की अवधि के लिए रॉयल्टी के संयवहार पर पोत परिवहन, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय (एमएसआरटीएच) से नया निदेश उस समय तक प्राप्त नहीं हुआ था।

इसी बीच, इस प्राधिकरण के सविरचना में बदलाव हुआ था। इस प्राधिकरण ने समझौता ज्ञापन के खंड-9 द्वारा यथा अपेक्षित पीएसए सिकाल को एक नई व्यक्तिगत सुनवाई देने का निर्णय लिया था।

19. माननीय उच्च न्यायालय के आदेश दिनांक 22 अगस्त, 2007 के अनुसरण में, पोत परिवहन, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय (एमएसआरटीएच) ने अपने पत्र सं. पीआर-14.19/8/2002-पीजी (भाग-1) दिनांक 20 फरवरी, 2008 द्वारा 31 मार्च, 2005 से पहले की अवधि के लिए पीएसए सिकाल के मामले में रॉयल्टी के संयवहार के बारे में इस प्राधिकरण को महापत्तन न्याय अधिनियम, 1963 की धारा 111 के अधीन निदेश जारी किया था। एमएसआरटीएच के निदेशों का प्रचालन भाग नीचे पुनः प्रस्तुत किया गया है:-

"12. संयुक्त सुनवाई के दौरान पीएसए सिकाल द्वारा किए गए निवेदनों का ध्यानपूर्वक विश्लेषण किया गया। माननीय मद्रास उच्च न्यायालय ने निदेश दिया है कि इस मामले पर निर्णय मेरिट्स और कानून के अनुसार लिया जाए। उपर्युक्त अपेक्षाओं की पुष्टि के लिए, माननीय न्यायालय के निदेशानुसार, पीएसए सिकाल के मामले में निर्णय इसी प्रकार के रखे गए दूसरे मामलों विशेष रूप से चैन्सर्ड कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड (सीसीटीएल) का पहले निर्णीत मामला, के संबंध में लिए गए निर्णयों के अनुसार होने चाहिए। सीसीटीएल मामले में, सरकार लागत की मद के रूप में रॉयल्टी/राजस्व की सीमा पहले ही निर्णीत कर चुका है और टीएएमपी को नीति निदेश जारी कर चुका है। अतः पीएसए सिकाल के वर्तमान मामले में, सरकार निदेश देती है कि टीएएमपी को 31-03-2005 से पहले की अवधि के लिए परिकलन की उसी पद्धति और रॉयल्टी के संयवहार का अनुसरण करना चाहिए जोकि सीसीटीएल के मामले में अपनाया गया था।

13. "हानि" शब्द के आयात के संबंध में, सीसीटीएल के मामले में दिए गए समान निवर्चन को पीएसए सिकाल के वर्तमान मामले में लागू करना चाहिए।

14. आदेश दिनांक सितम्बर, 2002 द्वारा पीएसए सिकाल के मामले में प्रशुल्क परिकलन के समय, टीएएमपी ने पीएसए सिकाल द्वारा अवधारित किए जाने के लिए नियोजित पूंजी पर निर्धारित प्रतिलाभ से ऊपर कुछ अतिरिक्त अधिशेष स्वीकृत किया था। तथापि, टीएएमपी द्वारा सीसीटीएल को उस अवधि के लिए अतिरिक्त लाभ के अवधारण का लाभ स्वीकृत नहीं किया गया जब राजस्व हिस्से का पास शुरू उस मामले में स्वीकृत किया गया था। अतः टीएएमपी द्वारा इसे भी ध्यान में रखा जाना चाहिए, ताकि सीसीटीएल के मामले में दृष्टिकोण की एकरूपता सुनिश्चित की जा सके।

15. टीएएमपी को पिछली अवधियों में टर्मिनल प्रचालकों द्वारा अवधारित अधिशेष पर ब्याज के मुद्दे पर और क्या यह प्रोद्भूत ब्याज भविष्य अवधि के लिए प्रशुल्क परिकलन करते समय लागू और ऑफ सेट होता है, पर भी निर्णय लिया जाना चाहिए।”

20.1. इस प्राधिकरण द्वारा 30 जून, 2008 को पहले निर्धारित व्यक्तिगत सुनवाई विरलेषण किए जाने और सुनवाई के लिए दस्तावेज संकलित किए जाने के लिए अतिरिक्त समय की माँग करते हुए पीएसए सिकाल द्वारा किए गए अनुरोध पर टाल दी गई थी।

20.2. पूर्वकाल में पीएसए सिकाल को प्रोद्भूत लाभ/फायदों के निर्धारण से पूर्व अपेक्षित कोरम के साथ इस प्राधिकरण द्वारा 16 सितम्बर, 2008 को चेन्नई में पीएसए सिकाल को व्यक्तिगत सुनवाई दी गई थी।

व्यक्तिगत सुनवाई के लिए नोटिस जारी करते समय, पीएसए सिकाल को समझौता ज्ञापन के खंड 7 और 8 के अनुसार उसे प्रोद्भूत फायदा, यदि कोई हो, के परिमाणन के लिए अपेक्षित सभी प्रासंगिक दस्तावेज और जरूरी विश्लेषण भेजने के लिए दोबारा कहा गया था। इसे वे कोई अन्य ब्योरे भी भेजने की सलाह दी गई थी जो प्रस्ताव दिनांक 8 अगस्त, 2005 के मामले में जरूरी हो सकते हैं। 31 मार्च, 2005 से पहले की अवधि के लिए रॉयल्टी के संव्यवहार पर 20 फरवरी, 2008 को पोत परिवहन मंत्रालय से प्राप्त नए निदेश की प्रति भी पीएसए सिकाल को भेजी गई थी।

20.3. 16 सितम्बर, 2008 को सुनवाई में, पीएसए सिकाल ने बिना मूलभूत मुद्दों पर गए, 15 अक्टूबर 2008 तक और समय विस्तारण का अनुरोध करते हुए लिखित निवेदन दाखिल किया था।

पीएसए सिकाल को यह बता दिया गया था कि अपने तर्कों को प्रस्तुत करने के लिए समय माँगे जाने के लिए उसकी ओर से बार-बार अनुरोधों से इस मामले के अंतिम निपटान में अनावश्यक विलंब हो रहा है। पीएसए सिकाल को 30 सितम्बर, 2008 को होने वाली अगली व्यक्तिगत सुनवाई के दौरान अपने और निवेदन किए जाने के लिए दो सप्ताह का समय दिया गया था।

21.1. यथा निर्धारित, पीएसए सिकाल को 30 सितम्बर, 2008 को नई दिल्ली में अध्यक्ष (टीएएमपी) और सदस्य द्वारा अपेक्षित कोरम गठन के साथ व्यक्तिगत सुनवाई दी गई थी।

21.2. सुनवाई में, पीएसए सिकाल ने निम्नलिखित निवेदन किए थे :-

- (i). जब तृतीकोरिन कंटेनर टर्मिनल की बोलियाँ जमा की गई थीं, टीएएमपी ने अपने दिशा-निर्देशों को अंतिम रूप नहीं दिया था। अतः उन्हें अपनी वित्तीय बोली जमा किए जाने से पहले प्रशुल्क नीति को समझने के लिए उनके पास कोई साधन नहीं था।
- (ii). रॉयल्टी पास थू पर टीएएमपी के दिशा-निर्देश केवल लाइसेंस करार के प्रावधानों का संज्ञान नहीं लेते हैं।
- (iii). प्रतिलाभ का पूरा आकार परिसंपत्तियों के मूल्यहास के कारण समय के साथ-साथ कम होता जाता है। दृष्टिकोण में अस्थिरता है, क्योंकि पास थू रूप में अस्वीकृत रॉयल्टी के भाग को कवर करने के लिए 16 प्रतिशत प्रतिलाभ अपर्याप्त है।
- (iv). टीएएमपी रॉयल्टी के पूरे पास थू पर विचार कर सकता है और लाइसेंसधारी के लिए विशिष्ट दिशा-निर्देश में संशोधन कर सकता है। टीएएमपी टीपीटी/जीओआई के साथ एलए का पुनः बातचीत भी अनुशंसित कर सकता है।
- (v). कृपया उचित प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए सही भावना में एलए के अनुच्छेद 7.3.5.1 की व्याख्यायित करें।
- (vi). दिशा-निर्देशों की समीक्षा किए जाने की कार्यवाही शुरू किए जाने के समय टीएएमपी वर्ष 1999 के प्रशुल्क को जारी रख सकता है।
- (vii). टीएएमपी विचार कर सकता है कि क्या वर्ष 2005 का समझौता ज्ञापन बना रहे। हमें लगता है कि वर्ष 2006 में प्रशुल्क आदेश के पारित होने के साथ एमओसी 2005 अपनी प्रासंगिकता खो चुका है।
- (viii). टीएएमपी विचार कर सकता है -
 - (क). "कुशलता फायदा" उनके प्रस्ताव में यथा परिकलित उनके द्वारा यथा संशोधित।
 - (ख). रॉयल्टी को पास थू रूप में स्वीकृत किया जाए।
 - (ग). सीआईटीओएस भुगतान को लागत रूप में स्वीकृत किया जाए।
 - (घ). लेखांकन नीति के अनुसार आस्थगित राजस्व को प्रभाजित किए जाने पर विचार किया जाए।
- (ix). टीएएमपी द्वारा अपनाया गया दृष्टिकोण एनपीवी आधार पर दूसरी बोली की रॉयल्टी निर्धारित करना था। यह अनुरोध है कि इस प्रयोजन के लिए 1999-2008 के 9 वर्ष के प्रखंड के लिए वर्ष-दर-वर्ष स्थिति पर विचार किया जाए।

- (x). एमजीटी के आगे रॉयल्टी के पूर्व पास-थू पर विचार किया जाना चाहिए।
 (xi). कृपया पूर्व अधिशेष 3 चक्रों में समायोजित करें।

21.3. पीएसए सिकाल ने लिखित निवेदन भी दाखिल किया था और वर्ष 2005, 2006 और 2007 के लिए लेखापरीक्षित वार्षिक लेखे जमा किए थे। यह बताया गया है कि ये निवेदन इस प्राधिकरण द्वारा पारित 23 अगस्त, 2006 के प्रशुल्क आदेश, माननीय उच्च न्यायालय द्वारा 22 अगस्त, 2007 को दिए गए निदेशों और 31 मार्च, 2005 से पहले की अवधि के लिए रॉयल्टी के संव्यवहार पर एमएसआरटीएच से दिनांक 20 फरवरी, 2008 को प्राप्त नए निदेश पर विचार करते हुए आधारित है।

21.4. पीएसए सिकाल ने कुशलता फायदे की संशोधित गणना भेजी है और पूर्व अवधि में उसे प्रोद्भूत निवल लाभ को पुनः परिकलित किया है। पीएसए सिकाल द्वारा लिखित में किए गए निवेदनों की प्रमुख विशेषताएँ नीचे स्पष्ट की गई हैं:-

(i). **कुशलता फायदों का संशोधित परिकलन:**

- (क). नई परिगणनाओं में, पीएसए सिकाल ने पिछले वर्षों के संदर्भ में अपने स्वयं के लागत पैरामीटरों के संदर्भ में कर्मचारी लागत, उपस्कर चालन और मरम्मत लागत, मूल्यह्रास तथा उपरिचयों पर कुशलता फायदा परिकलित किया है।

एक प्रशुल्क चक्र के लिए लागत पैरामीटरों पर विचार किया गया है और बचत प्रतिवर्ष निर्धारित की गई हैं। इसने वर्ष 2000 से 2002 प्रथम चक्र रूप में, द्वितीय चक्र वर्ष 2003 से 2005 और तीसरा चक्र वर्ष 2006-2007 के लिए कुशलता फायदा परिकलित किया है।

- (ख). लागत मदों के प्रत्येक कुशलता फायदों को परिगणित करते समय, भारतीय रिजर्व बैंक द्वारा प्रकाशित थोक मूल्य सूचकांक (बस्वूपीआई) पर आधारित मुद्रास्फीति कारक को मुद्रास्फीति प्रभाव को दूर करने के लिए लेखा में लिया गया है।

- (ग). पीएसए सिकाल द्वारा दावाकृत उपर्युक्त लागत पैरामीटरों के मामले में कुशलता फायदे का विस्तृत परिकलन नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:-

(i). **प्रचालन श्रम लागत:**

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
प्रचालन श्रम लागत (रुपए लाखों में)	288	284	313	379	387	439	506	465	576
प्रचालन श्रम लागत (रुपए प्रति टीईयू)	176	130	148	161	131	137	142	108	128
समायोजित प्रचालन श्रम लागत मुद्रास्फीति (रुपए प्रति टीईयू)	176	124	127	132	102	98	91	64	68
3 वर्षों की औसत प्रचालन श्रम लागत (रुपए प्रति टीईयू)	142			111			74		
कुशलता बचत (रुपए प्रति टीईयू)					32			36	
50% अवधारणीय (रुपए प्रति टीईयू)					16			18	

(ii). उपस्कर चालन लागत:

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
उपस्कर चालन लागत (रुपए लाखों में)	238	399	383	379	525	640	899	905	1168
उपस्कर चालन लागत (रुपए प्रति टीईयू)	158	196	179	161	178	200	253	209	260
समायोजित उपस्कर चालन लागत मुद्रास्फीति (रुपए प्रति टीईयू)	158	188	155	132	139	142	162	124	139
3 वर्षों की औसत उपस्कर चालन लागत (रुपए प्रति टीईयू)	167			138			141		
कुशलता बचत (रुपए प्रति टीईयू)					29			-4	
50% अवधारणीय (रुपए प्रति टीईयू)					15			0	

(iii). इसने प्रखंड 2003-05 के लिए रु0 47 प्रति टीईयू और वर्ष 2006-08 के लिए रु0 37 प्रति टीईयू पर उपरिच्ययों में कुशलता फायदा समानतः परिकलित किया गया है।

मूल्यहास में कुशलता बचतों को प्रखंड 2003-05 के लिए रु0 55 प्रति टीईयू और प्रखंड 2006-08 के लिए रु0 34 प्रति टीईयू पर मूल्यांकित किया गया गया है।

(iv). तदनुसार, पीएसए सिकाल द्वारा मूल्यांकित कुल कुशलता फायदा नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:-

(रु0 लाखों में)	
2003	310
2004	389
2005	423
2006	319
2007	387
2008	403
कुल	2231

(ii). रॉयल्टी:

17 अगस्त, 2005 को पीएसए सिकाल, टीएमपी और मंत्रालय के बीच हस्ताक्षरित समझौता ज्ञापन के अनुसार, रॉयल्टी संव्यवहार को लागू किए जाने की अवधि सीसीटीएल के मामले में भारत सरकार द्वारा लिए गए नीति निर्णय के साथ स्थिर होनी चाहिए।

(क). दूसरी उच्चतम रॉयल्टी का पास थू :

(i). नीचे दी गई गणनाओं के अनुसार, यह देखा जा सकता है कि यदि भुगतान की गई रॉयल्टी को नहीं लिया जाता है तो इससे प्रचालक को निवल रोकड़ घाटा होगा:

(रु० लाखों में)

क्र. सं.	विवरण	2002	2003	2004	2005	2006
क.	रॉयल्टी के भुगतान से पहले निवल अधिशेष/घाटा (वार्षिक लेखापरीक्षित विवरणों के अनुसार)	2166	1788	2437	2799	3159
ख.	टीएमपी द्वारा यथा निर्धारित निवल फायदा	1441	1492	1791	1995	2324
ग.	अवधारणीय अधिशेष (क-ख)	725	296	646	804	835
घ.	घटाएँ: भुगतान की गई रॉयल्टी	540	776	1095	1538	2352
ड.	प्रचालक को निवल रोकड़ घाटा (ग-ड.)	185	-480	-449	-732	-1517

अतः इसने जुलाई, 2003 से आगे (1 अप्रैल 2005 से पहले की अवधि) के लिए दूसरे उच्चतम बोलीदाता के रॉयल्टी पास थू पर विचार करने का अनुरोध किया था।

- (ii). इसने दूसरी उच्चतम रॉयल्टी का परिकलन उसके द्वारा उद्धरित वित्तीय पैरामीटरों के एनपीवी की वर्ष 2007 तक प्रचालनों के शुरू होने की तारीख से अर्जित वास्तविक थ्रुपुट पर दूसरे उच्चतम बोलीदाता के साथ तुलना करते हुए मेजा है। इसकी गणनाओं के अनुसार दूसरे उच्चतम बोलीदाता की रॉयल्टी जमा अपकृत भुगतान पीएसए सिकाल द्वारा उद्धरित राशि का 61 प्रतिशत होता है। अतः इसने अनुरोध किया है कि उसके परिकलन के अनुसार दूसरा उच्चतम रॉयल्टी पास थू 61 प्रतिशत पर सुविचारित किया जाए।

- (ख). न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रुपुट (एमजीटी) से अधिक अर्जित थ्रुपुट पर पूर्ण रॉयल्टी :

हालांकि लाइसेंस करार के अनुसार, पीएसए सिकाल केवल अपने एमजीटी को अर्जित करने के लिए संवेदित है, परंतु इसने वास्तव में मात्रा को बढ़ाया है और वास्तविक थ्रुपुट पर रॉयल्टी भुगतान भी किया है। इसने अनुरोध किया है कि एमजीटी से आगे आंतरिक थ्रुपुट पर, टर्मिनल प्रचालक को अच्छा प्रतिलाम देने के लिए सम्पूर्ण रॉयल्टी को पास थू रूप में अवश्य स्वीकृत किया जाना चाहिए।

- (iii). 31 मार्च, 2005 से पहले की अवधि के लिए वार्षिक लाइसेंस शुल्क और विनिमय हानि:

टीएमपी ने पीएसए सिकाल और सीआईटीओएस के बीच आसक्त लेख रिलेशनशिप स्थापित करते हुए सनदी लेखाकारों द्वारा जारी किए गए प्रमाणपत्र पर विश्वास करते हुए 31 मार्च, 2005 से लाइसेंस शुल्क और विनिमय घाटा स्वीकार किया है। चूंकि कम्पनियों के बीच वर्ष 2005 से पहले संबंध 31 मार्च, 2005 की बाद की अवधि से भिन्न नहीं था, इसलिए यह अनुरोध किया गया है कि पूर्व अवधि के लिए लाइसेंस शुल्क और विनिमय हानि को भी स्वीकार करते हुए पुनर्विचार किया जाए।

- (iv). आस्थगित राजस्व व्यय:

लाइसेंसदाता को लाइसेंस शुल्क कवर करते हुए आस्थगित राजस्व व्ययों का संयवहार इसे सम्पूर्ण परियोजना अवधि में प्रभाजित करने की बजाय भारतीय लेखांकन पद्धतियों का अनुसरण करते हुए स्वीकृत किया जाए।

- (v). तदनुसार, पीएसए सिकाल द्वारा परिगणित संशोधित निवल फायदा निम्नवत् है:-

	2002 (2 माह)	2003	2004	2005	2006 (9 माह)	2006 आदेश के अनुसार जोड़ (2002-06)	2006 (3 माह)	2007	जोड़ (अक्टूबर 2002 से दिसम्बर 2007)
2006 आदेश में टीएएमपी द्वारा यथा निर्धारित निवल फायदा	241	1492	1791	1995	1743	7262			
घटाएं:									
कुशलता फायदा अवधारणीय	-	310	389	423	239	1362	80	387	1829
दावाकृत 61.98% की दर से दूसरे उच्चतम बोलीदाता द्वारा ऑफर की गई रॉयल्टी	-	240	679	426	305	1650	102	2258	4010
एमजीटी 38.02% से अधिक भुगतान की गई रॉयल्टी	-	-	-	32	88	120	29	376	525
लेखा में लिए जाने के लिए सीआईटीओएस को वार्षिक लाइसेंस शुल्क	10	80	76	77	40	283	13	21	317
लेखा में लिए जाने के लिए 2006 आदेश में सुविचारित नहीं किया गया आस्थगित राजस्व		86	86	21		193			
संशोधित निवल फायदा	231	775	561	1017	1070	3655			

(vi). पिछली अवधि के अधिशेष को 3 प्रशुल्क चक्रों में बाँटना:

इसने पिछली अवधि के लिए प्रोद्भूत फायदों को 1 चक्र (अर्थात् 3 वर्ष) की बजाय अगले 3 प्रशुल्क चक्रों (अर्थात् 9 वर्ष) में समायोजित किए जाने के लिए मंत्रालय से उसके पत्र दिनांक 25 सितम्बर, 2008 के अनुसार अनुमति मांगी है। चूंकि 17 अगस्त, 2005 को हुआ समझौता ज्ञापन तीन वर्षों की अवधि में समायोजन दर्शाता है, इसलिए इसने मंत्रालय के अनुमोदन के आधार पर अगले तीन प्रशुल्क चक्रों (अर्थात् 9 वर्ष) की अवधि में समायोजित किए जाने का अनुरोध किया है।

(vii). इसने आगे निवेदन किया है कि मार्च, 2005 में जारी किए गए प्रशुल्क के निर्धारण के लिए दिशा-निर्देश इस साधारण कारण से उसके टर्मिनल के लिए असंगत है कि यदि प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार निर्धारित किए जाते हैं तो इससे नुकसान पर टर्मिनल प्रचालन करना होगा। वस्तुतः, यह स्थिति शीघ्र ही देखी जाएगी जहां निर्धारित प्रशुल्क लाइसेंस करार में प्रतिबद्ध रॉयल्टी की अपेक्षा वास्तव में कम होगा। यह असंगतता निम्नलिखित कारणों से प्रकट हुई है:-

(क). पीएसए सिकाल ने टर्मिनल के लिए अपनी बोली तूतीकोरिन पत्तन न्यास को 24 अक्टूबर, 1997 को जमा की थी। इस बोली में इसने पत्तन न्यास को एक रॉयल्टी भुगतान योजना ऑफर की थी जिसमें आने वाले वर्षों में रॉयल्टी में तीव्र वृद्धि दी गई थी। इसके द्वारा बोली जमा किए जाने के समय तक टीएएमपी ने प्रशुल्क निर्धारण के लिए अपने दिशा-निर्देश निरूपित नहीं किए थे।

- (ख). तृतीकोरिन पत्तन न्यास के साथ लाइसेंस करार पर 15 जुलाई, 1998 को हस्ताक्षर किए गए थे। लाइसेंस करार के अनुच्छेद 7.3.1 के अनुसार, वह टीएमपी द्वारा निर्धारित की जाने वाली प्रशुल्क सीमाओं से सहमत था।
- (ग). वर्ष 2002 के प्रशुल्क आदेश में, (माननीय मद्रास उच्च न्यायालय द्वारा स्टे किया गया आदेश), उसके द्वारा प्रतिबद्ध रॉयल्टी को लागत रूप में स्वीकृत नहीं किया गया था। इसका तत्काल प्रभाव था कि टर्मिनल अव्यवहार्य हो जाता।
- (घ). इसकी उम्मीद थी कि टीएमपी, सांविधिक रूप से सृजित निकाय एक सही प्रशुल्क निर्धारित करेगी जिसमें उसे प्रचालनों की लागत और पत्तन न्यास को देय रॉयल्टी के लेखांकन के पश्चात उपयुक्त मार्जिन दिया जाएगा।

वर्ष 1998 के टीएमपी दिशा-निर्देश ऐसा कोई संकेत नहीं देते थे कि उपयुक्त प्रशुल्क की हमारी तर्कसंगत उम्मीद नरारद थी। विशेषतः दिशा-निर्देशों में यह नहीं बताया गया था कि प्रशुल्कों के निर्धारण के समय रॉयल्टी को लेखा में नहीं लिया जाएगा। दिशा-निर्देशों में केवल बताया गया था कि प्रशुल्क के निर्धारण के लिए आधार लागत जमा इक्विटी पर 20 प्रतिशत प्रतिलाम (बाद में नियोजित पूंजी पर प्रतिलाम 16 प्रतिशत किया गया) था।

- (ड.). यदि एमपीवी आधार पास थू निर्धारित करने के लिए यार्डस्टिक रूप में अंगीकृत किया जाता है तो रॉयल्टी भुगतान का केवल 46 प्रतिशत पास थू रूप में स्वीकार्य होगा।

रॉयल्टी के दूसरे उद्धरण तक पास थू टर्मिनल को नुकसान में जाने से नहीं रोक पाएगा। 15 जुलाई, 2008 से टीपीटी को देय प्रति टीईयू रॉयल्टी रु0 1313 प्रति टीईयू है। यदि केवल 46 प्रतिशत पास थू रूप में स्वीकार किया जाता है तो उससे रु0 709 प्रति टीईयू की वसूली कवर नहीं हो पाएगी। वर्ष 2020 में रॉयल्टी राशि रु0 3504 प्रति टीईयू है। इससे रु0 1892 प्रति टीईयू कवर नहीं हो पाएगा। इस प्रकार, यदि यथा स्वीकृत पास थू भी लागू किया जाता है तो यह समय की बात है कि प्रशुल्क रॉयल्टी से भी नीचे चला जाएगा। मूल कारण यह है कि प्रशुल्क निर्धारण दिशा-निर्देश और नीति निदेश हमारे मामले में पर्याप्ततः लेखा में नहीं लिए गए हैं।

- (viii). (क). भुगतान की गई सम्पूर्ण रॉयल्टी को पास थू रूप में स्वीकृत किया जाना चाहिए और, यदि जरूरत हो तो, टीएमपी उपयुक्त नीति निदेश जारी करने के लिए भारत सरकार को प्रवृत्त होना चाहिए।
- (ख). संशोधित प्रशुल्क निर्धारण दिशा-निर्देश केवल पीएसए सिकाल के लिए निरूपित किए जा सकते हैं।
- (ग). तृतीकोरिन पत्तन न्यास के साथ इसके लाइसेंस करार पर दोबारा बातचीत इस मत के साथ अनुशासित की जा सकती है कि इस प्रकार से प्रतिबद्ध रॉयल्टी कम की जाए कि वर्तमान टीएमपी दिशा-निर्देश इसके मामले में भी उपयुक्त हो जाएं।
- (घ). पूर्व अवधि अधिशेष को मंत्रालय से अनुमोदन के आधार पर 3 प्रशुल्क चक्रों में बांटा जा सकता है।
- (ड.). लाइसेंस करार के अनुच्छेद 7.3.1 को प्रशुल्क निर्धारित करने और लाइसेंसधारी को राहत देने के लिए लामपरक रूप से व्याख्यायित किया जाए।

22.1. सुनवाई में, पीएसए सिकाल को निम्नलिखित कार्यवाई करने और अपेक्षित सूचना 3 अक्टूबर, 2008 तक भेजने की सलाह दी गई थी:-

- (i). पीएसए सिकाल द्वारा भेजे गए कुशलता फायदे के परिकलन और पूर्व अधिशेष के मूल्यांकन में विस्तृत गणनाएँ और निर्धारित तथा भिन्नक लागतों को समाविष्ट नहीं किया गया था। इसीलिए, पीएसए सिकाल को सलाह दी गई थी कि वह उसी प्रोफार्मा में सितम्बर, 2008 तक की अवधि के लिए पिछले अधिशेष का अपना विश्लेषण दाखिल करें जिसमें प्रशुल्क आवेदन भेजा गया है।
- (ii). फरवरी, 2008 से सितम्बर, 2008 अवधि के लिए वास्तविक आँकड़े भेजे जाएं।
- (iii). वर्ष 2008 के दिशा-निर्देशों में दिए गए सूत्र के आधार पर निर्धारित की जाने वाली मानक क्षमता पर आधारित प्रशुल्क निर्धारण की जाँच की जाए और अपनी टिप्पणियाँ भेजी जाएं।

22.2. तदनुसार, पीएसए सिकाल ने पत्र दिनांक 3 अक्टूबर, 2008 द्वारा निम्नलिखित भेजा है:-

- (i). जनवरी, 2008 से सितम्बर, 2008 अवधि के लिए सितम्बर तक अधुनातित किया गया है। इसने निवेदन किया है कि जनवरी, 2008 से सितम्बर, 2008 अवधि के लेखों का अभी लेखापरीक्षा किया जाना है।

- (ii). समग्र निर्धारित और परिवर्तनीय लागत प्रति टीईयू भेजे गए हैं। कुशलता फायदे का परिकलन परिवर्तनीय और निर्धारित लागत को स्वीकार नहीं करता है। पीएसए सिकाल द्वारा भेजी गई संशोधित कुशलता फायदा गणना नीचे तालिकाबद्ध की गई है:-

(रु० लाखों में)

2003	310
2004	389
2005	423
2006	358
2007	434
2008	358
कुल	2272

- (iii). कुशलता फायदा पर विचार करने के पश्चात साथ और बिना 2002 से सितम्बर, 2008 अवधि के लिए पीएसए सिकाल द्वारा निर्धारित निवल फायदा नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:-

(रु० लाखों में)

वर्ष	कुशलता फायदे पर विचार किए जाने से पूर्व पीएसए सिकाल द्वारा निर्धारित निवल फायदा	पीएसए सिकाल द्वारा दावाकृत कुशलता फायदा	कुशलता फायदे के साथ पीएसए सिकाल द्वारा निर्धारित निवल फायदा
2002 (यथानुपात आधार पर दो माह के लिए)	280.83	0	280.83
2003	1572	310	1262
2004	1658	389	1269
2005	1132	423	709
2006	723	358	365
2007	738	434	304
2008 (सितम्बर तक)	-284	358	(-642) *
वर्ष 2002 के प्रशुल्क आदेश को कार्यान्वित नहीं किए जाने के कारण पीएसए सिकाल को प्रोदभूत कुल फायदा	5819.83	2272	3547.83
	5724.83 *	2391 *	3333.83 *

* सितम्बर, 2008 तक के पीएसए सिकाल द्वारा भेजे गए वर्ष 2008 के ऑकड़ों पर विचार करने के पश्चात इन्हें वर्ष 2008 के पूर्ण वर्ष के लिए यथानुपातित हैं।

- (iv). पीएसए सिकाल द्वारा प्रहस्तित वास्तविक थ्रुपुट के लिए एनपीवी मॉडल के आधार पर 61 प्रतिशत पर निर्धारित पूर्ववर्ती द्वितीय उद्धरित रॉयल्टी का परिकलन वर्ष 2008 की वास्तविकताओं के साथ सितम्बर तक अधुनातित किया गया है। इस परिकलन के आधार पर, इसने निवेदन किया है कि पास थ्रू रूप में स्वीकृत की जाने वाली दूसरी उच्चतम रॉयल्टी 57 प्रतिशत है।
- (v). इसने निवेदन किया है कि टीएएमपी द्वारा यथा अनुमानित ईंधन और बिजली लागत में 8 प्रतिशत के वार्षिक वृद्धि कारक पर विचार करें जोकि वर्ष 2007 में (डब्ल्यूपीआई पर आधारित) प्रचलित 10.6 प्रतिशत वास्तविकताओं से बहुत कम है।
- (vi). वर्ष 2008 के अपफ्रंट प्रशुल्क दिशा-निर्देशों का अनुसरण करते हुए मानक क्षमता पर आधारित प्रशुल्क परिकलन के संदर्भ में, पीएसए सिकाल ने निवेदन किया है कि रबड़ टायर वाली गैन्ट्री क्रेनों का इस्तेमाल करते हुए 1 हैक्टेयर भूमि के लिए कुल स्टेकिंग क्षेत्र 360 टीईयू प्रति हैक्टेयर का अधिकतम परिगणित होता है। तदनुसार, इसने 326394 टीईयू पर इसके टर्मिनल की यार्ड क्षमता पर निर्धारित ग्राऊंड स्लॉटों के लिए संशोधित कारक लागू करने के पश्चात किया है।
- (vii). इसने पोत परिवहन मंत्रालय को भेजा गया अपना पत्र दिनांक 25 सितम्बर, 2008 भी अग्रेषित किया है जिमसे मंत्रालय से अनुरोध किया गया है कि प्रोदभूत फायदा, यदि कोई हो, को अगस्त, 2005 में हस्ताक्षरित समझौता ज्ञापन में उल्लिखित एक चक्र की बजाय अगले 3 प्रशुल्क चक्रों अर्थात् 9 वर्षों में समायोजित किए जाने के लिए टीएएमपी को उपयुक्त निदेश जारी किया जाए। इसके अलावा, इसने सुनवाई के दौरान किए गए अपने पूर्ववर्ती निवेदनों को दोहराया है।

- (viii). इसमें उल्लेख किया है कि इसकी स्थिति के बिना प्रस्तावित किए कि वर्ष 2002 का प्रशुल्क आदेश वैध नहीं है और इसकी अनुवर्ती रिट याचिका न्यायालय के बाहर समाधान के लिए वापस ली गई थी, वर्ष 2002 की रिट याचिका सहित इसकी पूर्ववर्ती रिट में किया गया दावा वैध है।

23.1. पीएसए सिकाल के बाद में पत्र दिनांक 24 अक्टूबर, 2008 द्वारा आगे और निवेदन किए थे जिसकी प्रति एमएसआरटीएच को प्रेषित की गई थी। इसने स्पष्ट किया है कि ये निवेदन इसके पत्र दिनांक 3 अक्टूबर, 2008 में किए गए बड़े निवेदनों पर बिना प्रस्ताव के हैं। पीएसए सिकाल द्वारा कही गई कुछ मुख्य बातों को नीचे दिया गया है:-

(i). टीएएमपी ने, नवम्बर, 2000 के अपने आदेश में, जो एनपीटी में न्हावा शेवा इंटरनेशनल कंटेनर टर्मिनल (एनएसआईसीटी) के लिए पास थू रूप में पूर्ण रॉयल्टी की अनुमति दी थी। ऐसे पास थू को वर्ष 2005 तक एनएसआईसीटी को उपलब्ध कराया जाना जारी रखा गया है और इस शर्त के लिए पास थू रूप में नहीं ली जा रही है। रॉयल्टी के कारण टर्मिनल को नुकसान होना चाहिए।

(ii). इसलिए, इसने अनुरोध किया है कि रॉयल्टी का पूर्ण पास थू उसके मामले में भी वर्ष 2005 तक स्वीकृत किया जाए, यदि किन्हीं निदेशों के मद्देनजर भारत सरकार के समर्थ विचार-विमर्श किए जाने की जरूरत है तो टीएएमपी को पत्र जारी किया जाए।

(iii). एनएसआईसीटी को दिए गए लाभ को पीएसए सिकाल को नहीं दिया जाना भेदभावपूर्ण होगा।

(iv). उसके द्वारा तृतीयोक्तिन पत्तन न्यास को ऑफर की गई रॉयल्टी को वृद्धिकारक स्टीम दिया गया, यह आवश्यक है कि रियायत की सम्पूर्ण अवधि के लिए सम्पूर्ण रॉयल्टी पास थू स्वीकृत किया जाए। अन्यथा, जल्द ही ऐसी स्थिति होगी जहां निर्धारित प्रशुल्क पत्तन को देय रॉयल्टी की अपेक्षा कम होगा। इसलिए, पुनः अनुरोध किया गया है कि रियायत की सम्पूर्ण अवधि के लिए पूर्ण रॉयल्टी पास थू स्वीकृत किया जाए। विकल्पतः इस समस्या के संतोषजनक समाधान के लिए कुछ अन्य प्रस्तावित करें।

23.2. इसने एनएसआईसीटी के बराबर पास थू रूप में रॉयल्टी के संयवहार के लिए पोत परिवहन, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय को संबोधित पत्र दिनांक 29 अक्टूबर, 2008 भी अग्रेषित किया है।

24.1. पीएसए सिकाल में बाद में अपने ई-मेल दिनांक 10 नवम्बर, 2008 द्वारा उस समीक्षा याचिका दिनांक 7 नवम्बर, 2008 की प्रति अग्रेषित की थी जो उसके द्वारा रॉयल्टी के पूर्ण पास थू के बारे में और अन्य मामलों पर एमएसआरटीएच को प्रस्तुत की गई थी। अपनी समीक्षा याचिका में, इसने सरकार से अनुरोध किया है कि रियायत की सम्पूर्ण अवधि के लिए रॉयल्टी का पूर्ण पास थू स्वीकृत करने और पिछली अवधि के लिए प्रोदभूत फायदे को प्रत्येक 3 वर्ष के 3 प्रशुल्क चक्र (अर्थात् 9 वर्ष) में समायोजन की अनुमति दिए जाने के लिए टीएएमपी को निदेश दिया जाए। इसने प्राधिकरण से अनुरोध किया था कि उसके आवेदन दिनांक 3 अक्टूबर, 2008 के संबंध में कोई आदेश पारित किए जाने से पूर्व मंत्रालय के प्रतिवाद के लिए प्रतीक्षा की जाए।

24.2. माननीय उच्च न्यायालय के आदेश दिनांक 22 अगस्त, 2007 के अनुपालन में मार्च, 2005 के पहले की अवधि के लिए रॉयल्टी के संयवहार संबंधी मामले पर एमएसआरटीएच नीति निदेश पहले ही जारी कर चुका है। यह निदेश इस प्राधिकरण पर बाध्यकारी है। मात्र इसलिए कि सरकार के समक्ष समीक्षा आवेदन दाखिल किया गया है, यह प्राधिकरण नीति निदेश के कार्यान्वयन को अपनी ओर से स्थगित नहीं कर सकता, जब तक कि ऐसा करने के लिए सरकार अथवा माननीय उच्च न्यायालय द्वारा विशेष रूप से अपेक्षा नहीं की जाती है। अतः इस प्राधिकरण में माननीय उच्च न्यायालय के आदेश के अनुपालन में पीएसए सिकाल प्रशुल्क की समीक्षा किए जाने का निर्णय लिया है।

25. इस मामले में परामर्श संबंधी कार्यवाहियाँ इस प्राधिकरण के कार्यालय में अभिलेखों में उपलब्ध हैं। प्राप्त टिप्पणियों और संबद्ध पक्षों द्वारा की गई टिप्पणियों का सार प्रारम्भिक पक्षों को अलग-अलग भेजा जाएगा। ये व्योरे हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध करवाए जाएंगे।

26. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना के संदर्भ में, विचार के लिए निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है:-

(i). (क). पीएसए सिकाल की समीक्षा 22 अगस्त, 2007 को माननीय उच्च न्यायालय के आदेश के संदर्भ में है, जिसके द्वारा 23 अगस्त, 2006 को इस प्राधिकरण द्वारा पारित आदेश इस प्राधिकरण को यह निदेश देते हुए खारिज कर दिया गया था कि 17 अगस्त, 2005 के समझौता ज्ञापन के अनुसार पीएसए सिकाल को व्यक्तिगत सुनवाई देने के पश्चात एक आदेश पारित किया जाए।

(ख). 17 अगस्त, 2005 को संबद्ध पक्षों के बीच हुए एमआईसी का खंड 9 विनिर्दिष्ट करता है कि प्रथम प्रत्यापनी अर्थात् यह प्राधिकरण भविष्य प्रशुल्क में समायोजन/सेट ऑफ के लिए लाभ/फायदा निर्धारित करने से पहले याचिकाकर्ता को व्यक्तिगत रूप से सुनवाई का अवसर प्रदान करेगा। माननीय उच्च न्यायालय ने निर्णय दिया था कि 20 जुलाई, 2006 को केवल इस प्राधिकरण के अध्यक्ष द्वारा पीएसए सिकाल को व्यक्तिगत सुनवाई दिया जाना पर्याप्त नहीं था। अतः माननीय उच्च न्यायालय ने "उस आधार पर" 23 अगस्त, 2006 को पारित इस प्राधिकरण के प्रशुल्क आदेश को खारिज कर दिया था। वाक्य में दी गई शब्दावली "उस आधार पर" स्पष्ट रूप से निर्णय को संप्रेषित करती है कि

आदेश को खारिज किए जाने का न्यायालय का निर्णय केवल इस कारण से था कि एमओसी में यथा सहमत सुनवाई का अवसर याचिकाकर्ता को नहीं दिया गया था।

- (ग). माननीय उच्च न्यायालय के आदेश दिनांक 22 अगस्त, 2007 के आदेश के अनुपालन में और एमओसी के खंड 9 के अनुसार, पूर्वकाल में पीएसए सिकाल को प्रोद्भूत लाभ/फायदा निर्धारित करने से पहले अपेक्षित कोरम गठित करते हुए इस प्राधिकरण द्वारा 21 सितम्बर, 2007 को पीएसए सिकाल को एक व्यक्तिगत सुनवाई दी गई थी।

तत्पश्चात्, इस प्राधिकरण की संविचना में परिवर्तन के परिणामस्वरूप, पीएसए सिकाल को अनुमोदित लाभ/फायदा निर्धारित करने से पूर्व अपेक्षित कोरम गठित करते हुए इस प्राधिकरण द्वारा 30 सितम्बर, 2008 को पीएसए सिकाल को दूसरी व्यक्तिगत सुनवाई दी गई थी।

हालांकि पीएसए सिकाल ने पहले ही पुष्टि कर दी थी कि उसे और कोई निवेदन नहीं करने हैं, इसके बाद में पिछली अवधि में प्रोद्भूत फायदे की संशोधित गणना को सितम्बर, 2008 तक के वास्तविक आंकड़ों के साथ अधुनातित करते हुए भेजा था। इसने कुशलता फायदा का संशोधित परिकलन भी भेजा है। तथापि, पीएसए सिकाल ने वर्ष 2008 के वास्तविक आंकड़ों के संदर्भ में भविष्य अवधि के लिए अनुमानों को अधुनातित नहीं किया है।

अगस्त, 2005 में पीएसए सिकाल द्वारा दाखिल प्रस्ताव और पूर्व अवधि फायदा के संशोधित परिकलन, कुशलता फायदा और अपने पत्र दिनांक 3 अक्टूबर, 2008 में पीएसए सिकाल द्वारा किए गए अन्य निवेदनों के साथ पीएसए सिकाल द्वारा बाद में किए गए निवेदनों पर इस विश्लेषण में विचार किया गया है।

- (ii). यहाँ पर दोहराना प्रासंगिक होगा कि सितम्बर, 2002 में पारित इस प्राधिकरण का आदेश वर्ष 1999 के दरमान में 15 प्रतिशत की पूरे बोर्ड पर कटौती और बँधना/खोलना के लिए प्रशुल्क मद, नौचालन योजना और पर्यवेक्षण प्रभारों को समाप्त करने के लिए था जोकि प्रतिवादित आदेश का चुनौती देते हुए पीएसए सिकाल द्वारा दाखिल याचिकाओं पर माननीय मद्रास उच्च न्यायालय से प्राप्त अंतरिम स्टे आदेश के मद्देनजर पीएसए सिकाल द्वारा कार्यान्वित नहीं किया गया था।

17 अगस्त, 2005 को संबद्ध पक्षों के बीच हुए समझौता ज्ञापन में मुकदमेबाजी हुई थी जिसे पीएसए सिकाल द्वारा दाखिल की गई रिट याचिका को खारिज करते समय माननीय मद्रास उच्च न्यायालय द्वारा रिकार्ड किया गया था।

कुछ उपयोक्ता संगठनों का कहना था कि एमओसी को अंतिम रूप उपयोक्ताओं से बिना विचार-विमर्श किए दिया गया था और, इसलिए, यह खारिज होगा। यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि एमओसी रिट याचिका में शामिल संबद्ध पक्षों के बीच हुआ था और माननीय उच्च न्यायालय ने आदेश पारित करते समय इसे स्वीकार किया था।

- (iii). पीएसए सिकाल ने बताया है कि वर्ष 2005 का समझौता ज्ञापन वर्ष 2006 का प्रशुल्क आदेश पारित होने के साथ अपनी प्रासंगिकता खो चुका है। अगस्त, 2006 में इस प्राधिकरण द्वारा पारित आदेश को खारिज करने के लिए माननीय मद्रास उच्च न्यायालय से प्रार्थना करते समय पीएसए सिकाल ने अपनी रिट याचिका में समझौता ज्ञापन के खंड 9 को संदर्भित किया था और निवेदन किया था कि एमओसी के उक्त खंड के अनुसार उन्हें सुनवाई का अवसर प्रदान नहीं किया गया था। माननीय मद्रास उच्च न्यायालय ने 22 अगस्त, 2007 को अपने आदेश में "उस आधार पर" इस प्राधिकरण द्वारा पारित आदेश को खारिज किया था और पीएसए सिकाल को वह सुनवाई का अवसर देने के पश्चात् नया आदेश पारित करने का निदेश दिया था।

इस प्रकार, पीएसए सिकाल, टीएएमपी और सरकार के बीच 17 अगस्त, 2005 को हस्ताक्षरित समझौता ज्ञापन माननीय उच्च न्यायालय के आदेश के अनुपालन में पीएसए सिकाल का संशोधित प्रशुल्क निर्धारित किए जाने तक मौजूद रहेगा।

- (iv). पीएसए सिकाल ने भी उल्लेख किया है कि इसकी स्थिति को बिना पक्षपात किए वर्ष 2002 का प्रशुल्क आदेश वैध नहीं है।

माननीय मद्रास उच्च न्यायालय ने 17 अगस्त, 2006 के अपने आदेश में सितम्बर, 2002 में इस प्राधिकरण द्वारा पारित आदेश को खारिज नहीं किया था। माननीय उच्च न्यायालय के समक्ष संबद्ध पक्षों के बीच हस्ताक्षरित एमओसी के आधार पर न्यायालय ने रिट याचिका को खारिज किया है। एमओसी के अनुसार, संशोधित प्रशुल्क को सज्जपरित किए जाने तक, पीएसए सिकाल को वर्ष 2005 प्रशुल्क प्रसूत करने की अनुमति है।

एमओसी के अनुसार, स्टे के मद्देनजर वर्ष 2002 के प्रशुल्क आदेश को कार्यान्वित नहीं करने के कारण प्रचालक को/प्रोद्युक्त लाभ/फायदा को परिभाषित और नए प्रशुल्क में समाविष्ट किया जाना है।

इस प्रकार वर्ष 2002 का प्रशुल्क आदेश एमओसी के अनुसार प्रचालक को प्रोद्युक्त फायदे के परिमाणन के लिए आधार तैयार करता है। इसलिए पीएसए सिकाल का दावा कि वर्ष 2002 प्रशुल्क वैध नहीं है, सही नहीं है।

(iv). महत्वपूर्ण मुद्दों में से एक जो इस मामले में विचार के लिए पीएसए सिकाल द्वारा उठाया गया है, प्रशुल्क निर्धारण के लिए लागत की एक मद के रूप में रॉयल्टी के संयवहार के बारे में है।

(क). पीएसए सिकाल ने टिप्पणी की है कि इस प्राधिकरण ने नवम्बर, 2000 के अपने आदेश में, जेएनपीटी में न्याया सेवा इंटरनेशनल कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड (एनएसआईसीटी) के लिए पास थू में पूर्ण रॉयल्टी की अनुमति दी थी, जोकि वर्ष 2006 तक एनएसआईसीटी को उपलब्ध कराया जाना जारी रखा गया था। अतः इसने अनुसंधान किया है कि रॉयल्टी का पूर्ण पास थू वर्ष 2005 तक उसके मामले में भी स्वीकृत किया जाए।

वर्ष 2000 में न्याया सेवा इंटरनेशनल कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड (एनएसआईसीटी) के प्रारंभिक प्रशुल्क निर्धारण में रॉयल्टी भुगतान को पूर्ण पास थू रूप में स्वीकृत किया गया था और यह स्थिति 31 मार्च, 2006 तक बनाए रखी गई थी।

मार्च, 2002 में केंद्रई कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड (सीसीटीएल) के प्रारंभिक प्रशुल्क पर कार्यवाही करते समय रॉयल्टी का संयवहार केंद्रित संयोजा के अधीन आया था और उस आदेश में विस्तार से स्पष्ट किए गए कारणों से रॉयल्टी को पास थू रूप में स्वीकार नहीं करने का निर्णय लिया गया था। सीसीटीएल मामले में इस निर्णय के अनुसार ही, पीएसए सिकाल के मामले में भी इसकी लागत स्थिति पर आधारित प्रारंभिक प्रशुल्क निर्धारित करते समय रॉयल्टी को पास थू रूप में स्वीकृत नहीं किया गया था।

किसी भी स्थिति में, पीएसए सिकाल ने 31 मार्च 2005 से पहले की अवधि के लिए रॉयल्टी का संयवहार महापतन न्यास अधिनियम की धारा 111 के अधीन एमएसआरटीएच द्वारा जारी किए गए विशिष्ट नीति निर्देश जोकि इस प्राधिकरण पर बाध्यकारी है, द्वारा शासित है।

(ख). मार्च, 2005 के बाद की अवधि के लिए, पीएसए सिकाल ने अपने प्रशुल्क निर्धारण के समय पूर्ण रॉयल्टी के पास थू का अनुरोध किया है। इसने तर्क दिया है कि रॉयल्टी पास थू पर वर्ष 2005 के दिशा-निर्देश वैयक्तिक लाइसेंस करारी के प्रावधानों को कोमनाइज नहीं करते हैं। पीएसए सिकाल ने यह अनुरोध किया है कि टर्मिनल प्रचालक को उचित प्रतिलाप देने के लिए एमजीटी से अधिक भिन्नक छुपुट पर पूर्ण रॉयल्टी को अवश्य पास थू रूप में स्वीकृत किया जाना चाहिए।

31 मार्च, 2005 के बाद की अवधि के लिए, एमओसी का दावा करता है कि रॉयल्टी का पास थू वर्ष 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में निर्धारित नहीं है और प्रचालक के अनुसार स्वीकृत किया जाए। यह उल्लेखनीय है कि वर्ष 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देश संयवहार के नीति निर्देश रूप में जारी किए गए थे और इस प्राधिकरण पर बाध्यकारी हैं। पूर्ण रॉयल्टी स्वीकृत करने के लिए पीएसए सिकाल का अनुरोध प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार नहीं है।

(ग). इस प्रकार यह स्पष्ट है कि रॉयल्टी का संयवहार निर्धारित किया जाना चाहिए :-

(i). 31 मार्च, 2005 से पहले की अवधि के लिए रॉयल्टी का संयवहार माननीय मद्रास उच्च न्यायालय के आदेश दिनांक 22 अगस्त, 2007 के अनुपालन में एमएसआरटीएच द्वारा जारी किए गए नीति निर्देश द्वारा शासित है।

(ii). प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के बाद की अवधि के लिए:-

31 मार्च, 2005 के बाद की अवधि के लिए एमओसी के खंड 4 के अनुसार, रॉयल्टी का संव्यवहार वर्ष 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में निर्धारित तरीके और प्रकार से होना चाहिए।

(vi). (क). उपर्युक्त (v). (ग). (i). के संबंध में, माननीय उच्च न्यायालय के आदेश दिनांक 22 अगस्त, 2007 के अनुपालन में पोत परिवहन, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय ने, और पीएसए सिकाल को सुनवाई का अवसर देने के पश्चात, इस प्राधिकरण को यह निदेश देते हुए महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 111 के अधीन 20 फरवरी, 2008 को इस प्राधिकरण को नए निदेश पारित किए थे कि 31 मार्च, 2005 से पहले की अवधि के लिए रॉयल्टी के परिकलन और संव्यवहार का वही तरीका अपनाया जाए जो सीसीटीएल के मामले में अपनाया गया था। शब्द "हानि" के आयात के संबंध में, चेन्नई कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड के मामले में दी गई व्याख्या को ही पीएसए सिकाल के वर्तमान मामले में लागू किया जाना चाहिए।

एमएसआरटीएच द्वारा जारी किए गए निदेश में भी बताया गया है कि आदेश दिनांक सितम्बर, 2002 द्वारा पीएसए सिकाल के मामले में प्रशुल्क के परिकलन के समय, टीएएमपी ने नियोजित पूंजी पर निर्धारित प्रतिलाभ से अधिक, पीएसए सिकाल द्वारा अवधारित किए जाने के लिए कुछ अतिरिक्त अधिशेष स्वीकार किया था। तथापि, टीएएमपी द्वारा सीसीटीएल को उस अवधि के लिए अतिरिक्त लाभ के अवधारण की अनुमति नहीं दी गई थी जब राजस्व भाग का पास थू उस मामले में स्वीकृत था। अतः टीएएमपी को इसी भी ध्यान में रखना होगा, ताकि सीसीटीएल के मामले में अपनाए गए दृष्टिकोण की एकरूपता सुनिश्चित की जा सके।

एमएसआरटीएच ने भी इस प्राधिकरण को सलाह दी है कि पिछली अवधियों में टर्मिनल प्रचालकों द्वारा अवधारित अधिशेष पर ब्याज के मुद्दे और भविष्य अवधि के लिए, जिस पर अनुवर्ती अनुच्छेदों में चर्चा की गई है, प्रशुल्क परिकलन के समय क्या यह प्रोद्भूत ब्याज प्रभावी और समायोजित किया जाना चाहिए, पर निर्णय लिया जाए।

(ख). इस प्राधिकरण ने सीसीटीएल के मामले में पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा अपने पत्र सं. पीआर-14019/6/2002-पीजी(1) दिनांक 7 नवम्बर, 2003 द्वारा जारी किए गए नीति निदेश को कार्यान्वित करते समय, राजस्व हिस्से का पास थू स्वीकृत किए जाने के लिए निम्नलिखित दृष्टिकोण अपनाया था:-

- (i). दूसरे उच्चतम बोलीदाता की सीमा तक राजस्व हिस्सा (अर्थात् सकल राजस्व का 27 प्रतिशत) लागत की मद के रूप में सुविचारित किया गया था।
- (ii). इस संदर्भ में 'हानि' शब्द को स्वीकार्य लागत घटकों और स्वीकार्य प्रतिलाभ पर विचार करने के पश्चात राजस्व घाटा लिया गया था।
- (iii). मार्च, 2002 के अपने पूर्ववर्ती आदेश में सीसीटीएल को अवधारित किए जाने के लिए स्वीकृत अतिरिक्त अधिशेष को नवम्बर, 2003 के आदेश में स्वीकृत नहीं किया गया था जब एमएसआरटीएच के नीति निदेशों के अनुपालन में दूसरे उद्धरण की सीमा अर्थात् 27 प्रतिशत पर राजस्व हिस्सा पास थू रूप में स्वीकृत किया गया था।
- (iv). दूसरे उद्धरण की सीमा तक रॉयल्टी स्वीकृत करने और पहले स्वीकृत अतिरिक्त अधिशेष के समायोजन के पश्चात लागत स्थिति में 17 प्रतिशत की घाटा स्थिति दर्शाई थी और इसलिए सीसीटीएल को 17 प्रतिशत की प्रशुल्क वृद्धि स्वीकृत की गई थी।

(ग). अतः सीसीटीएल के मामले में अपनाए गए दृष्टिकोण को अंगीकृत करते हुए पीएसए सिकाल के मामले में 31 मार्च, 2005 से पहले की अवधि के लिए रॉयल्टी की स्वीकार्यता निम्नवत् होगी:-

- (i). पीएसए सिकाल के मामले में, एमओसी की शर्तों के अनुसार, वर्ष 2002 आदेश को कार्यान्वित नहीं किए जाने के कारण पूर्व अवधि के लिए अधिशेष को भविष्य प्रशुल्क में पूर्णतः समायोजित किया जाना है। अतः यदि दूसरे उद्धरण के अधिकतम तक रॉयल्टी स्वीकृत नहीं की जाती है तो इससे नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ में कटौती होगी और इससे प्रचालक को हानि होगी।

पीएसए सिकाल के मामले में, तथापि, वित्तीय बोली रॉयल्टी मॉडल पर आधारित होती है न कि सीसीटीएल के मामले में। अतः राजस्व हिस्से मॉडल। रॉयल्टी मॉडल में, सफल बोलीदाता को सम्पूर्ण रिवायत अवधि के लिए एनपीवी निर्धारण के आधार पर चुना गया था। इसलिए, केवल वर्षों द्वारा प्रत्येक रॉयल्टी मूल्यों पर विचार करना और इसे दूसरे निम्नतम बोलीदाता द्वारा उद्धरित सीमा तक स्वीकृत करना सही नहीं है। अतः रॉयल्टी मॉडल को दूसरी निम्नतम बोली के लिए प्रासंगिक एनपीवी के अनुपात के समकक्ष रॉयल्टी हिस्से को स्वीकृत करना चाहिए।

पीएसए सिकाल ने पक्ष धूम्र के रूप में रॉयल्टी स्वीकार कइते समय अगले उच्चतम बोलीदाता द्वारा उद्धरित वर्ष-दर-वर्ष रॉयल्टी स्थिति को धीमीकृत करने का अनुरोध किया है। इसने बताया है कि उसको प्रतिकूलन के अनुसार, पीएसए सिकाल द्वारा प्रहस्तित वास्तविक यातायात के लिए दूसरे उच्चतम बोलीदाता द्वारा उद्धरित प्रति-टीईयू रॉयल्टी के संदर्भ में वर्ष 1999 से 2007 के लिए पीएसए सिकाल द्वारा उद्धरित वित्तीय पैरामीटरों के एनपीवी को शामिल करते हुए दूसरे उच्चतम बोलीदाता द्वारा उद्धरित रॉयल्टी राशि 61 प्रतिशत होती है जिसे बाद में सितम्बर, 2008 तक वर्ष 2008 के वास्तविक यातायात के साथ अधुनातन के पश्चात संशोधित कर 57 प्रतिशत कर दिया गया है। रिवायत अवधि के लिए केवल निर्धारण को दोष देने का कोई उचित आधार नहीं होता है, जब बोली मूल्यांकन समग्र रिवायत अवधि के लिए किया गया था।

टीपीटी ने हमारे अनुरोध पर पीएसए सिकाल द्वारा बताए गए 139.15 करोड़ रुपए की तुलना में अगले बोलीदाता द्वारा बताए गए राजस्व हिस्से के 65.21 करोड़ रुपए का एनपीवी प्रस्तुत किया है। इसे पीएसए सिकाल की बोली के संगत आकलन का 46.86% पाया गया है। इसका अर्थ यह है कि पीएसए सिकाल द्वारा अनुमानित रॉयल्टी राशि के तुलना 46.86% को ही संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित सिद्धांतों के आधार पर प्रशुल्क संग्रहण प्रयोजन के लिए स्वीकार किया जा सकता है। इस दृष्टिकोण का अनुपालन विशाखा कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड और न्हावा शेवा कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड के मामले में किया गया था, जहाँ बोलियों पर निर्णय एनपीवी पद्धति पर निर्धारित रॉयल्टी के राजस्व स्ट्रीम के आधार पर लिया गया था। तदनुसार, 31 मार्च, 2005 से पहले की अवधि के लिए रॉयल्टी का अधिकतम स्वीकार्य पास थू पीएसए सिकाल द्वारा देय रॉयल्टी के 46.89 प्रतिशत (अगले निम्नतम बोलीदाता द्वारा उद्धरित सीमा पर) लिया गया है।

- (ii). सीसीटीएल के मामले में राजस्व हिस्से का आंशिक पास थू स्वीकृत किए जाने के पश्चात संशोधित प्रशुल्क 28 नवम्बर, 2003 से भावी प्रभाव से कार्यान्वित किया गया था। तदनुसार, पीएसए सिकाल के मामले में भी, दूसरे उद्धरण की सीमा तक रॉयल्टी सीसीटीएल आदेश के कार्यान्वयन की तारीख अर्थात् 28 नवम्बर, 2003 से स्वीकृत की गई है।

- (iii). स्वीकार्य प्रतिलाभ से अधिक कुछ अतिरिक्त अधिशेष वर्ष 2002 के प्रशुल्क आदेश के पैरा 15 (xvii) में अभिलेखित कारणों से पीएसए सिकाल द्वारा अवधारित किए जाने की अनुमति दी गई थी।

पहले स्वीकृत अतिरिक्त लाभ का अवधारण सीसीटीएल के मामले में वापस ले लिया गया था जब राजस्व हिस्से के आंशिक पास थू की अनुमति दी गई थी।

सीसीटीएल मॉडल का अनुसरण करते हुए और सरकार द्वारा जारी किए गए नीति निदेश के अनुसार, स्वीकार्य प्रतिलाभ जोकि पूर्ववर्ती प्रशुल्क आदेश में पीएसए सिकाल द्वारा अवधारित किए जाने के लिए स्वीकृत किया गया था, से अधिक अतिरिक्त अधिशेष को 28 नवम्बर, 2003 से आगे की अवधि के लिए वापस लिया जाता है।

28 नवम्बर, 2003 से पहले की अवधि के लिए, वास्तविक स्थिति के संदर्भ में पीएसए सिकाल को स्वीकार्य लागत और प्रतिलाभ से अधिक अर्जित अतिरिक्त अधिशेष अवधारित करने की अनुमति प्रदान की गई है क्योंकि रॉयल्टी भुगतान का पास थू इस अवधि के लिए स्वीकार्य नहीं है।

(vii). (क). उपर्युक्त (व), (ग), (ii). के संबंध में, 31 मार्च 2005 के बाद की अवधि के लिए, वर्ष 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों का खंड 2.8.1 वह तरीका और प्रकार उपलब्ध करवाता है जिसमें रॉयल्टी को प्रशुल्क परिकलन में प्रभावी किया जाता है। 17 अगस्त, 2005 के एमओसी का खंड 4 भी अपेक्षा करता है कि 31 मार्च, 2005 के बाद की अवधि के लिए रॉयल्टी के संव्यवहार के लिए वर्ष 2005 के दिशा-निर्देशों का अनुसरण किया जाए।

(ख). वर्ष 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार, 29 जुलाई, 2003 से पहले अंतिम रूप दी गई बोलियों के मामले में, प्रशुल्क परिकलन में प्रशुल्क निर्धारण के लिए लागत रूप में भूस्वामी पत्तन को निजी प्रचालकों द्वारा देय रॉयल्टी/राजस्व हिस्से को लेखा में लिया जाए ताकि इस मद को लेखा में नहीं लिए जाने के कारण होने वाले संभावित नुकसान से बचा जा सके, परंतु अगले उच्चतम बोलीदाता द्वारा उद्धरित राशि का अधिकतम। पीएसए सिकाल द्वारा 15 जुलाई, 1998 को लाइसेंस करार पर हस्ताक्षर किए गए थे।

जैसाकि ऊपर पहले ही उल्लेख किया गया है, एमओसी की शर्तों के अनुसार, सम्पूर्ण पूर्व अधिशेष भविष्य प्रशुल्क में समायोजित किया जाना है, इसलिए यदि दूसरे उद्धरण के अधिकतम पर रॉयल्टी स्वीकृत नहीं की जाती है तो इससे नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ जिसके लिए पीएसए सिकाल अन्यथा हकदार है, में कटौती होगी और इससे प्रचालक को नुकसान होगा। अतः पीएसए सिकाल द्वारा देय रॉयल्टी का अगले निम्नतम बोलीदाता की सीमा तक रॉयल्टी अर्थात् 46.86 प्रतिशत 31 मार्च, 2005 के बाद की अवधि के लिए भी स्वीकार्य है।

(ग). पीएसए सिकाल द्वारा दावाकृत रॉयल्टी राशि और पास थू रूप में स्वीकार्य रॉयल्टी दर्शाने वाली तालिका नीचे दी गई है:-

(रु० लाखों में)

वर्ष	पूर्ण रॉयल्टी	पीएसए सिकाल द्वारा दावाकृत रॉयल्टी	पास थू रूप में स्वीकार्य रॉयल्टी (46.86%)
2002 (दो महीनों के लिए अनुपातित)	90.04	90.00	0
2003	775.76	776	30.29
2004	1095.07	1095	513.15
2005	1535.35	1535	719.47
2006	2351.87	2352	1102.09
2007	3643.24	3643	1707.22
2008 (पूरे वर्ष के लिए 8 माह यथानुपातित)	5106.67	5107	2393.00
2009 (3 लाख टीईयू के लिए पीएसए सिकाल द्वारा अनुमानित रॉयल्टी वर्ष 2008 के 4.75 लाख टीईयू के लिए यथानुपातित है)	6989.63	6989.63	3275.34
2010 (4.75 लाख टीईयू के यातायात के लिए पीएसए सिकाल द्वारा उद्धरित प्रति टीईयू रॉयल्टी के आधार पर हमारे द्वारा अनुमानित)	8527.16	8527.16	3995.83
2011	10013.13	10013.13	4692.25
जोड़	40128	40128	18428.64

(viii). (क). पीएसए सिकाल प्रशुल्क द्वारा किया गया दूसरा महत्वपूर्ण दावा उसके प्रशुल्क परिकलन में कुशलता फायदों को स्वीकार किए जाने के बारे में है।

अगस्त, 2005 के अपने प्रस्ताव में, पीएसए सिकाल ने वर्ष 2005 से 2008 अवधि के लिए रु० 245.98 करोड़ राशि के कुशलता फायदे का दावा किया था। यह परिकलन अंशतः मानक लागत के लिए राष्ट्रीय कार्य समूह की रिपोर्ट में निर्दिष्ट तलचिह्न पर आधारित था और कुछ तलचिह्नों को कुछ अंतरराष्ट्रीय प्रकाशनों से लिए गए थे कि उपर्युक्ततः कुशल टर्मिनल के लिए क्या लागत/निवेश होना चाहिए और इसके वास्तविक से तुलनात्मक होना चाहिए।

प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.4.1 के अनुसार, कुशलता सुधार मापन के लिए तलचिह्न पूर्ववर्ती चक्र में अर्जित उसी टर्मिनल का औसत निष्पादन है।

प्रारंभिक प्रस्ताव में, पीएसए सिकाल ने पिछली अवधि के दौरान अर्जित लागत कटौती, यदि कोई हो, को परिभाषित नहीं किया था और स्थापित किया था कि ऐसी लागत कटौती प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के प्रासंगिक खंड के अनुसार, पूर्व चक्र में अपने स्वयं के निष्पादन के संदर्भ में उसके टर्मिनल के कुशलता सुधार के कारण है।

(ख) सितम्बर/अक्तूबर, 2008 में भेजी गई संशोधित परिणामताओं में, पीएसए सिकाल ने पिछले चक्र के संदर्भ में अपने स्वयं के लागत पैरामीटरों के संदर्भ में कर्मचारी लागत, उपस्कर चालन और मरम्मत लागत, मूल्यहास तथा उपरिव्ययों के आधार पर कुशलता फायदा परिभाषित किया है। एक प्रशुल्क चक्र में लागत पैरामीटरों पर विचार किया गया है और मुद्रास्फीति के लिए भारतीय रिजर्व बैंक द्वारा प्रकाशित थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) लागू करते हुए बचतों का निर्धारण किया गया है। अधुनातन संशोधित परिणामता में पीएसए सिकाल द्वारा अवधारित किए जाने के लिए दावाकृत कुल कुशलता फायदा वर्ष 2003 से सितम्बर, 2008 के लिए ₹ 22.72 करोड़ है।

(ग) कुशलता फायदे के परिकलन के लिए अनुसरित संशोधित दृष्टिकोण सामान्यतः प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के प्रावधानों के अनुसार पाया जाता है। तथापि, पीएसए सिकाल ने कुशलता फायदा परिकलन करते समय लागत तत्वों को परिवर्तनीय और निर्धारित घटकों के पृथक्कृत नहीं किया है। पीएसए सिकाल द्वारा भेजा गया कुशलता फायदे का परिकलन संशोधित किया गया है जोकि नीचे स्पष्ट किया गया है:-

(i) पीएसए सिकाल ने कुशलता फायदे का निर्धारण करते समय वर्ष 2000 से 2002 को प्रथम प्रखंड, वर्ष 2003 से 2005 को द्वितीय प्रखंड और वर्ष 2006 से 2008 को तीसरे प्रखंड के रूप में समूहित किया है और वर्ष 2003 से 2008 के लिए कुशलता फायदा दावाकृत किया है।

प्रशुल्क दिशा-निर्देशों का खंड 2.4.1 अंग्रेजी करता है कि तत्काल पूर्ववर्ती प्रशुल्क चक्र में अर्जित लागत कटौती की उस प्रशुल्क चक्र के साथ तुलना की जाए, जोकि की गई है।

चूंकि प्रशुल्क परिकलन में दिखाया गया कुशलता फायदा वर्ष 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार है, इसलिए यह टिप्पणी की जा सकती है कि वर्ष 2003 और 2004 अवधि जोकि वर्ष 2005 के दिशा-निर्देशों से पहले की अवधि है, के लिए कुशलता फायदे का दावा नहीं किया जा सकता। पीएसए सिकाल के मामले में, इसके लागत और निदेश के आधार पर प्रथम प्रशुल्क आदेश इस प्राधिकरण द्वारा सितम्बर, 2002 में पारित किया गया था। तदनुसार, अगले चक्र के साथ तुलना के लिए सुविधास्थित किए जाने हेतु प्रथम प्रखंड नवम्बर, 2002 से नवम्बर, 2004 है। तुलना करने के लिए वर्ष 2003 और 2004 के लिए वास्तविक लागत स्थिति (प्रशुल्क आदेश 20 सितम्बर, 2002 द्वारा अंग्रेजी) का विश्लेषण किया गया है।

दो वर्ष के प्रशुल्क चक्र का अनुसरण करते हुए जो प्रशुल्क दिशा-निर्देशों जोकि 31 मार्च, 2005 से प्रभावी हुए थे, से पहले लागू था, इसलिए वर्ष 2005 और 2006 द्वितीय प्रखंड होगा। अतः वर्ष 2005 और 2006 के लिए औसत वार्षिक लागत की भिन्नता निर्धारित करने के लिए अवधि 2003 और 2004 के दौरान प्रोद्भूत वास्तविक लागत की तदनुकूपी प्रासंगिक मदों से तुलना की गई है।

वर्ष 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के पश्चात, तीन वर्षों 2007 से 2009 के वास्तविक/अनुमानों की कुशलता फायदे के निर्धारण के लिए वर्ष 2005 और 2006 के वास्तविकताओं की तदनुकूपी मदों से तुलना की गई है।

(ii) कुशलता फायदा के परिकलन के समय मुद्रास्फीति को प्रभाव को दूर करने के लिए अलग-अलग वर्षों में प्रशुल्क निर्धारण के लिए लागू वृद्धि दर पर लागत को कम किया गया है अर्थात् वर्ष 2005 में 6.44 प्रतिशत, वर्ष 2006 में 4.5 प्रतिशत, वर्ष 2007 में 5.4 प्रतिशत और वर्ष 2008 तथा 2009 में 4.6 प्रतिशत।

- (ix). पीएसए सिकाल ने प्रचालन श्रम लागत, उपस्कर मरम्मत और चालन लागत, मूल्यहास तथा उपरिव्यय के शीर्ष के अधीन कुशलता फायदे का दावा किया है। ऊपर चर्चा किए गए संशोधनों के अधीन, इन मदों के प्रत्येक का विश्लेषण करने पर, निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है:-

(i). प्रचालन और प्रत्यक्ष श्रमिक लागत:

- (क). इस मद के लिए कुशलता फायदे पर विचार करने से पहले, यह जाँचा गया है कि क्या इस मद के लिए प्रोदभूत लागत उन विशेष प्रतिमानकों के भीतर हैं जिसके लिए वर्ष 2008 के अपफ्रंट प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में उपलब्ध तलचिह्न पर विचार किया गया है। अपफ्रंट प्रशुल्क दिशा-निर्देश प्रचालन तथा प्रत्यक्ष श्रमिक लागत के लिए कोई विशिष्ट प्रतिमानक विनिर्दिष्ट नहीं करते हैं। यह अन्य व्ययों के अंतर्गत आता है जिसके लिए निर्धारित प्रतिमानक परिसंपत्ति के सकल प्रखंड का 10 प्रतिशत है।

यह पाया गया है कि दिशा-निर्देशों में शामिल लागत तत्वों के तदनुरूपी पीएसए सिकाल के वास्तविक "अन्य व्यय" वर्ष 2003 से 2008 के लिए अभिलेखित परिसंपत्तियों के वास्तविक सकल प्रखंड के 10 प्रतिशत के निर्धारित प्रतिमानक के भीतर हैं।

- (ख). वर्ष 2003 से 2007 के वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित वास्तविक आंकड़ों के आधार पर, श्रमिक लागत प्रति टीईयू लागत वर्ष 2003 और 2004 के लिए ₹ 146.70 की तुलना में ₹ 130.16 परिगणित होता है। अतः कटौती का 50 प्रतिशत राशि का ₹ 8.27 प्रति टीईयू कुशलता फायदे के रूप में स्वीकृत किया जा सकता है। वर्ष 2007 से 2009 के लिए, इकाई श्रमिक लागत और कम कर ₹ 87.16 प्रति टीईयू कर दी गई और तदनुसार कटौती का 50 प्रतिशत अर्थात् ₹ 21.50 प्रति टीईयू को वर्ष 2007 से 2009 के प्रखंड के लिए कुशलता फायदे के रूप में लिया गया है।

- (ii). (क). पीएसए सिकाल ने "उपस्कर मरम्मत और चालन लागत" शीर्ष के अधीन प्रत्येक तत्व के लिए कुशलता फायदे का परिकलन नहीं भेजा है। इसके अलावा, लागत कटौती कुशलता फायदों के कारण हुई है, दर्शाने के लिए कुल लागत को निर्धारित और परिवर्तनीय तत्वों में पृथक्कृत नहीं किया गया है। हमारे अनुरोध पर, इसने बाद में बिजली और ईंधन उपभोग का वर्ष-वार ब्रेकअप और उनकी इकाई लागत भेजी है। वर्ष 2003 और 2004 के लिए पीएसए सिकाल द्वारा निर्दिष्ट बिजली और ईंधन लागत की राशि उनके वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित आंकड़ों से मेल नहीं खाती है। अतः हमने वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित बिजली और ईंधन लागत पर विश्वास किया है।

- (ख). वर्ष 2003 से 2008 के लिए बिजली का औसत उपभोग अपफ्रंट प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में निर्धारित 8 इकाईयां प्रति टीईयू के प्रतिमानक के भीतर पाया गया है। पीएसए सिकाल द्वारा प्रतिवेदित कुल बिजली लागत और बिजली की इकाई दर के आधार पर वर्ष 2003 और 2004 के लिए औसत बिजली उपभोग 7.91 इकाईयां प्रति टीईयू परिगणित होते हैं। वर्ष 2005 और 2006 के लिए, पीएसए सिकाल ने क्रमशः 7.06 इकाईयां और 6.62 इकाईयां पर इकाई बिजली उपभोग प्रतिवेदित किया है। औसत 6.84 इकाईयां परिगणित होती हैं जिसका अर्थ है पूर्ववर्ती प्रशुल्क चक्र में बिजली के औसत उपभोग के संदर्भ में 1.07 इकाई प्रति टीईयू की कटौती। वर्ष 2007 से 2009 के लिए, प्रति टीईयू औसत बिजली उपभोग 6.7 इकाई परिगणित होता है, जिसका अर्थ है वर्ष 2005 और 2006 में बिजली के औसत उपभोग के संदर्भ में 0.13 इकाई की कटौती। वर्ष 2005 के दिशा-निर्देशों के अनुसार, बिजली उपभोग में अर्जित बचतों का 50 प्रतिशत कुशलता फायदे के रूप में स्वीकृत किया गया है।

- (iii). अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए दिशा-निर्देश 4 लिटर ईंधन प्रति टीईयू का उपभोग प्रतिमानक निर्धारित करते हैं। वर्ष 2003 से 2008 के लिए पीएसए सिकाल द्वारा प्रतिवेदित उपभोग स्तर निर्धारित प्रतिमानक के भीतर है।

3.06 इकाई प्रति टीईयू पर वर्ष 2003 और 2004 के लिए औसत ईंधन उपभोग के संदर्भ में, पीएसए सिकाल ने वर्ष 2005 और 2006 के लिए 3.64 लिटर प्रति टीईयू का औसत ईंधन उपभोग प्रतिवेदित किया है। पीएसए सिकाल ने बिजली उपभोग में वृद्धि के लिए कारण स्पष्ट नहीं किए हैं। चूंकि इस

अवधि के दौरान ईंधन के उपभोग में कोई कटौती दर्ज नहीं की गई है, इसलिए वर्ष 2005 और 2006 के लिए इस मद हेतु कुशलता फायदे के लिए किसी भत्ते पर विचार नहीं किया गया है।

वर्ष 2007 से 2009 के लिए, औसत ईंधन खर्च 3.52 लिटर प्रति टीईयू परिगणित होता है जिसका अर्थ है वर्ष 2005 और 2006 में ईंधन के औसत उपभोग के संदर्भ में 0.12 लिटर की कटौती। वर्ष 2005 के दिश-निर्देशों के अनुसार, प्रति टीईयू अर्जित बचतों का 80 प्रतिशत कुशलता फायदा के रूप में स्वीकृत किया गया है।

- (iv). मरम्मत और अनुरक्षण लागत तैनाती की गई परिसंपत्तियों के संदर्भ में प्रोदभूत की गई है। अतः परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड के प्रतिशत के रूप में मरम्मत और अनुरक्षण लागत से तुलना करते हुए इस लागत तत्त्व में कुशलता उपाय करना उपयुक्त होगा। वर्ष 2008 के अप्रकट प्रस्तुत दिश-निर्देश भी इस लागत मद के अनुमानन की परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड के प्रतिशत के रूप में अपेक्षा करता है।

भंडारों और उपभोग किए गए पुराने सहित वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित मरम्मत और अनुरक्षण लागत तथा वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड पर विचार किया गया है। वर्ष 2005 और 2006 के औसत मरम्मत और अनुरक्षण लागत पिछले चक्र के लिए 1.38 प्रतिशत के विपरीत परिसंपत्तियों के प्रासंगिक सकल प्रखंड के 1.94 प्रतिशत पर परिगणित किया गया है। वर्ष 2007 से 2009 के लिए, औसत मरम्मत और अनुरक्षण लागत परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड के 2.3 प्रतिशत पर परिगणित होता है।

संयोगवश, वर्ष 2005 और 2006 के लिए वास्तविक मरम्मत और अनुरक्षण लागत भी वर्ष 2008 के अप्रकट दिश-निर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों को लागू करते हुए परिकलित मरम्मत तथा अनुरक्षण लागत से खूबतर पाई गई है। चूंकि तत्संबंधी पिछले चक्रों के संदर्भ में इस लागत तत्त्व में कोई कटौती पाई गई है, इसलिए कुशलता फायदे हेतु कोई भत्ता स्वीकार्य नहीं है।

- (v). पीएसए सिकाल ने इस मद में कुशलता दर्शाने के लिए उपरिख्य लाभ को परिवर्तनीय घटक, यदि कोई हो, में पृथक्कृत नहीं किया है। उपरिख्य लागत अधिकांशतः प्रकृति में निर्धारित की जाएगी और न कि सीधे थुपट के अनुसार। इस मद के लिए पीएसए सिकाल द्वारा दावाकृत इकाई लागत में कटौती भारी फायदे के कारण है और प्रसंगिक ने यह साबित नहीं किया है कि यह कटौती इस कुशलता की वजह से है। अतः कुशलता फायदे के लिए इस मद पर विचार नहीं किया गया है।

- (vi). मूल्यहास केवल एक लेखांकन प्रविष्टि है और इसलिए कुशलता फायदा परिकलन के लिए इसका विचार नहीं किया गया है।

- (vii). यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि पीएसए सिकाल ने वर्ष 2009 के लिए कुशलता फायदा का दावा नहीं किया है। हमारी परिगणना में वर्ष 2008 के लिए परिकलित कुशलता फायदा यह स्वीकार करते हुए प्रासंगिक वार्षिक वृद्धि कारक लागू किए जाने के अधीन वर्ष 2009 के लिए विस्तारित किया गया है कि लागत स्थिति के अनुमानन के समय वर्ष 2008 के वास्तविकताओं से वर्ष 2009 के लिए इनपुट प्रभावित करता है। इसी एकरूपता पर, कुशलता फायदा वर्ष 2010 और 2011 के लिए भी सुविचारित किया गया है।

- (viii). पीएसए सिकाल द्वारा दावाकृत कुल कुशलता फायदा और हमारे परिकलन के अनुसार कुशलता फायदा नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:-

(रु लाखों में)

वर्ष	पीएसए सिकाल द्वारा दावाकृत कुशलता फायदा	हमारे परिकलन के अनुसार कुशलता फायदा
क. पिछली अवधि के लिए		
2003	310	0
2004	389	0
2005	423	36.75
2006	358	42.24
2007	434	118.94
2008	358	136.92
उप जोड़ (क)	2272	334.85

ख. भविष्य अवधि के लिए		
2009	-	142.72
2010	-	149.28
2011	-	156.15
उप जोड़ (ख)	-	448.14
जोड़ (क+ख)	2272	782.99

कुशलता फायदे का परिकलन अनुलग्नक-I में संलग्न किया गया है।

- (x). एमओसी पीएसए सिकाल को संशोधित दरमान के अधिसूचित किए जाने तक एमओसी के अन्य प्रावधान के अधीन वर्ष 1999 के संशोधन पूर्व प्रशुल्क की वसूली करने की अनुमति प्रदान करता है। पीएसए सिकाल ने 15 जुलाई, 2006 को भेजे गए विवरण में वर्ष 2002 में पारित आदेश को कार्यान्वित नहीं किए जाने के कारण वर्ष 2002 से 2005 के लिए ₹0 602.70 लाख का निवल घाटा बताया था। 3 अक्टूबर, 2008 को भेजी गई संशोधित परिगणना में, नवम्बर, 2002 से सितम्बर, 2008 अवधि के लिए प्रोद्भूत निवल फायदा ₹0 58.19 करोड़ पर निर्धारित किया है। ₹0 22.72 करोड़ के कुशलता फायदे के दावे पर विचार करने के पश्चात, सितम्बर, 2008 तक की पूर्व अवधि के लिए प्रोद्भूत फायदा ₹0 35.47 करोड़ परिगणित किया गया है।

चूंकि पीएसए सिकाल वर्ष 1999 से प्रशुल्क स्तर पर प्रचालन जारी रखे हुए है, इसलिए नवम्बर, 2002 से इस प्रशुल्क आदेश के कार्यान्वयन, दिसम्बर 2008 कहा जा सकता है, तक की पूर्व अवधि के लिए वर्ष 2002 के प्रशुल्क आदेश को कार्यान्वित नहीं किए जाने के कारण पीएसए सिकाल को प्रोद्भूत फायदे का विश्लेषण करना जरूरी हो जाता है।

वास्तविक लागत की वैयक्तिक मदों और पीएसए सिकाल द्वारा तैयार किए गए विवरण में राजस्व भी वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित आंकड़ों से थोड़े भिन्न हैं, जैसाकि इसने स्वयं स्वीकार किया है, लागत विवरण में दिया गया व्यय का वर्गीकरण से भिन्न है। इस विश्लेषण के लिए, वर्ष 2002 से 2007 के लिए पीएसए सिकाल के वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित आंकड़ों पर विश्वास किया गया है। वर्ष 2008 के लिए, पीएसए सिकाल द्वारा सितम्बर, 2008 तक प्रतिवेदित आंकड़ों पर विश्वास किया गया है और पूर्ण वर्ष के लिए यथानुपातित किया गया है।

पीएसए सिकाल द्वारा तैयार किया गया फायदा/नुकसान विवरण एमओसी की शर्तों के अनुसार नहीं पाया गया है और रॉयल्टी के संव्यवहार के संबंध में सरकार द्वारा जारी किए गए निदेशों की पुष्टि भी नहीं करते हैं। पीएसए सिकाल द्वारा भेजे गए परिकलन में मुख्य विषयों को नीचे विश्लेषित किया गया है:-

- (क). पीएसए सिकाल ने 2002 के पूरे वर्ष के लिए इस आधार पर लाभ/हानि विवरण तैयार किया है कि इस प्राधिकरण द्वारा वर्ष 2002 में पारित आदेश में प्रशुल्क निकालते समय लागतें पूर्ण वर्ष के लिए निर्दिष्ट की गई थीं। वर्ष 2008 के लिए, पीएसए सिकाल ने वास्तविक आधार पर सितम्बर, 2008 तक अधिशेष निर्धारित किया है।

विश्लेषण:

लाभ/हानि का मात्राकरण वर्ष 2002 में पारित आदेश को कार्यान्वित नहीं करने के परिप्रेक्ष्य में उत्पन्न होता है और इसका आकलन उक्त आदेश के कार्यान्वयन की तारीख से लेकर एमओसी के अनुसार इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित संशोधित प्रशुल्क के कार्यान्वित किए जाने तक किया जाना होगा। तदनुसार, दिनांक 3 नवम्बर, 2002 से 31 दिसम्बर, 2002 तक की अवधि केवल वर्ष 2000 के लिए संगत है। चूंकि इस अवधि के लिए वास्तविक आंकड़े उपलब्ध नहीं करवाए गए हैं, इसलिए वर्ष 2002 के प्रशुल्क आदेश में यथा अनुमानित निवल अधिशेष स्थिति और वर्ष 2002 के लिए वास्तविक आंकड़ों पर इस वर्ष के दौरान प्रोद्भूत फायदे पर पहुंचने के लिए दो महीनों के यथानुपात आधार पर विचार किया गया है।

वर्ष 2008 के लिए, पूर्ण कैलेंडर वर्ष के लिए निर्धारित किया गया है क्योंकि संशोधित प्रशुल्क को कार्यान्वित किए जाने तक वर्ष 2008 समाप्त हो जाएगा।

- (ख) पीएसए सिकाल ने 31 मार्च, 2005 से पहले की अवधि के लिए वर्ष 2002 में पारित आदेश को क्रयान्वित नहीं किए जाने के कारण फायदा/हानि के परिमाणन के लिए कम्प्यूटर इंटेग्रेटेड टर्मिनल ऑपरेटिंग सिस्टम (सीआईटीओएस) हेतु वार्षिक लाइसेंस शुल्क शामिल किया है। चूंकि कम्पनियों के बीच वर्ष 2005 से पहले के संवत् 31 मार्च, 2005 के बाद की अवधि से भिन्न नहीं थे, इसलिए इसने लाइसेंस शुल्क स्वीकार किए जाने पर पुनर्विचार करने का अनुरोध किया है।

विरलेषण:

इस प्राधिकरण ने वर्ष 2002 के प्रशुल्क आदेश में अवलोकन किया था कि पीएसए सिकाल द्वारा अपनी प्रसर्तक कंपनी को देय कम्प्यूटर एकीकृत टर्मिनल प्रचालन प्रणाली (सीआईटीओएस) के लिए वार्षिक लाइसेंस शुल्क अन्य निजी प्रणालियों द्वारा मूल/प्रसर्तक कंपनियों को देय तकनीकी सेवा शुल्क के समान है और इसलिए संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के जारी किए जाने के पूर्व अनुपालन किए गए सिद्धांत के अनुसार इस मद को लागत के रूप में अनुमति नहीं दी गई थी। इस तर्क के आधार पर कि कुछ व्यय किया जाना होता, अगर इसे अन्यत्र से अधिप्राप्त किया जाना होता, पुंजीगत लागत की अनुमति दी गई थी।

चूंकि, इस मद की अनुमति वर्ष 2002 के प्रशुल्क आदेश में लागत के रूप में नहीं दी गई थी, इसलिए इस घटक को पिछले आदेशों को कार्यान्वित नहीं किए जाने के कारण हुए लाभ/हानि को मात्राकृत करने के प्रयोजनार्थ व्यय की मद के रूप में स्वीकार करना संभव नहीं है। जैसाकि उल्लेख किया जा चुका है कि एमओसी ने पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान अनुमत्य अनुमानों को उस सीमा, जहां तक वास्तविक सशिया अनुमानों से भिन्न हैं, तक अद्यतन करने की अपेक्षा की गई है और किसी नए घटक, जिसकी पिछले प्रशुल्क संशोधन में अनुमति नहीं दी गई थी, को शामिल करने की कल्पना नहीं की गई है। इसे ध्यान में रखते हुए, सीआईटीओएस के लिए वार्षिक लाइसेंस शुल्क को वर्ष 2002 के प्रशुल्क आदेशों में किए गए विचार के अनुरूप वर्ष 2002 से 31 मार्च, 2005 तक के लिए लागत के रूप में नहीं माना जाता।

दिनांक 31 मार्च, 2005 के बाद की अवधि के लिए संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खण्ड 2.8.2 तकनीकी सेवाशुल्क की अनुमति नहीं देता अगर परस्पर संबंधों के मानदंड लागू करते हुए इसका औचित्य स्थापित नहीं होता। पीएसए सिकाल ने इस आधार पर कि इसके आयकर का निर्धारण पिछली अवधि से अभी तक संबंधित है, आयकर विभाग द्वारा इस व्यय की स्वीकृति के समर्थन में कोई आयकर निर्धारण आदेश प्रस्तुत नहीं किया गया है। चूंकि, आयकर निर्धारण आदेश उपलब्ध नहीं है, इसलिए इस लेन-देन के परस्पर संबंधों को प्रमाणित करते हुए पीएसए सिकाल के लेखा परीक्षक द्वारा जारी प्रमाणपत्र पर विश्वास किया जाता है और इस शर्त के अधीन कि पीएसए सिकाल यह दर्शाने के लिए प्रत्येक वर्ष के आयकर निर्धारण आदेशों को अगली प्रशुल्क समीक्षा के समय प्रस्तुत करेगा कि आयकर प्राधिकारियों ने इस व्यय को स्वीकृति प्रदान की है। यदि ऐसा साक्ष्य प्रस्तुत नहीं किया जाता है तो अब स्वीकृत व्यय अगली प्रशुल्क समीक्षा में समायोजित किया जाएगा। इस प्राधिकरण ने चेन्नई कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड और विशाखा कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड को भी संव्यवहार आमर्स लैथ रिलेशनशिप का उनके संनदी लेखाकार द्वारा जारी किए गए प्रमाणपत्र पर विश्वास करते हुए 31 मार्च, 2005 के बाद की अवधि के लिए व्यय की इस मद को स्वीकार किया था।

- (ग) पीएसए सिकाल ने संपूर्ण रॉयल्टी भुगतान को यहाँ तक कि 31 मार्च, 2005 के पूर्व की अवधि के लिए भी लागत की मद माना है।

विरलेषण:

उपर्युक्त पैरा (v) और (vi) में उल्लेखित स्वच्छ, 20 फरवरी, 2008 को सरकार द्वारा जारी किए गए नए निर्देशों के अनुपालन में 31 मार्च, 2005 से पहले की अवधि के लिए रॉयल्टी को दूसरे निम्नतम उद्धरण की सीमा अर्थात् 48.86 प्रतिशत पर पास थू रूप में स्वीकार किया गया है। 31 मार्च, 2005 के बाद की अवधि के लिए, रॉयल्टी का संव्यवहार प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.8.1 के अनुसार किया गया है और दूसरे निम्नतम उद्धरण अर्थात् 48.86 प्रतिशत की सीमा तक पास थू रूप में स्वीकार किया गया है।

- (घ). पीएसए सिकाल ने पुर्जों की खरीद, सॉफ्टवेयर का संस्थापन, वर्ष 2005 के दौरान आरटीजी के पट्टा किरायों, आदि के संबंध में संव्यवहारों पर विदेशी मुद्रा विनिमय में भिन्नता के कारण उपातिक नुकसान प्रतिवेदित किया है। चूंकि यह एक वास्तविक लागत है, इसलिए इसने इस मद को फायदे/नुकसान के परिमाणन के लिए स्वीकार किए जाने का अनुरोध किया है।

विश्लेषण:

वर्ष 2002 में किए गए प्रशुल्क संशोधन के दौरान, अपनाया गया दृष्टिकोण विदेशी मुद्रा संव्यवहार पर नुकसान को केवल कर्ज/ऋण के वास्तविक पुनर्भुगतान के लिए लागत की मद के रूप में स्वीकार किया जाना था। अपने विदेशी मुद्रा ऋण के पुनर्भुगतान के संबंध में पीएसए सिकाल द्वारा ब्योरे नहीं भेजे जाने के कारण, पिछले संशोधन के दौरान विदेशी मुद्रा संव्यवहार के कारण नुकसान को लागत की मद के रूप में स्वीकृत नहीं किया गया था।

पीएसए सिकाल ने बाद में स्पष्ट किया है कि विदेशी मुद्रा में भिन्नता के कारण हुए नुकसान को इसकी लेखांकन नीति के मद्देनजर केवल उसके बहियों में अलग-से दर्शाया गया है। विदेशी मुद्रा फायदा/नुकसान से संबंधित प्रविष्टि वास्तविक संव्यवहार से संबंधित है और वास्तविक व्यय का हिस्सा है परंतु पृथक शीर्ष के अधीन दर्शाया गया है। पीएसए सिकाल द्वारा दिए गए स्पष्टीकरण के आधार पर, पिछली अवधि के लिए प्रोद्भूत फायदा/नुकसान के परिमाणन के समय इस मद की लागत रूप में स्वीकार किया गया है। पीएसए सिकाल ने पुष्टि की है कि उसके द्वारा निर्दिष्ट विदेशी मुद्रा नुकसान सीआईओटीएस लाइसेंस शुल्क के अक्षरिक्त है।

- (ड). पीएसए सिकाल ने अपफ्रंट शुल्क को 10 वर्षों की अवधि में और अन्य आस्थगित राजस्व व्यय को 5 वर्षों की अवधि में प्रभाजित किया है। इसने इसे सम्पूर्ण परियोजना अवधि में प्रभाजित किए जाने की बजाय भारतीय लेखांकन पद्धति के अनुसार इस व्यय के संव्यवहार की अनुमति दिए जाने का अनुरोध किया है।

विश्लेषण:

यह प्राधिकरण निजी टर्मिनल प्रचालकों से संबंधित विभिन्न आदेशों में निर्णय कर चुका है कि प्रारंभिक व्यय और अपफ्रंट शुल्क संपूर्ण परियोजना के लिए संगत है और इसलिए संपूर्ण अवधि में ऐसे व्यय का विस्तार करना उचित है ताकि इस बोझ को टर्मिनल के सभी उपयोक्ताओं द्वारा एकसमान रूप से निर्वहणित किया जा सके।

दिनांक 31 दिसम्बर, 2001 की यथास्थिति रूप 686.98 लाख पर सूचित आस्थगित राजस्व व्यय और अपफ्रंट शुल्क का 2000 प्रशुल्क संशोधन आदेश में अपनाए गए दृष्टिकोण के अनुरूप 28 वर्षों की लाइसेंस अवधि में विस्तार किया जाता है। पीएसए सिकाल ने उल्लेख किया है कि किसी एक टर्मिनल (एनएसआईसीटी) के मामले में, इस व्यय को पांच वर्षों में प्रभाजित किए जाने की अनुमति दी गई थी। एनएसआईसीटी के मामले में भी, अपफ्रंट प्रशुल्क को संपूर्ण परियोजना अवधि में विस्तारित किया गया था, लेकिन आरंभिक व्यय के मामले में इस प्रकार की कार्रवाई नहीं की गई थी, क्योंकि उस समय संपूर्ण परियोजना अवधि में इस व्यय को विस्तारित करने का यह सिद्धांत नहीं बनाया गया था। इस सिद्धांत को अपनाने के पश्चात इसे अन्य सभी निजी टर्मिनलों में सतत रूप से लागू किया गया है।

पीएसए सिकाल ने आस्थगित राजस्व व्यय के अप्रभाजित भाग पर प्रतिलाभ परिकलित नहीं किया है जोकि अन्यथा स्वीकार्य है। हमारे द्वारा दिए गए संव्यवहार का प्रभाव और पीएसए सिकाल द्वारा दिए गए संव्यवहार को नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:—

(रु० लाखों में)

वर्ष	पीएसए सिकाल द्वारा दिया गया संभव्यता (5 वर्षों में बंटा गया आस्थगित राजस्व स्तर/10 वर्षों में अपकट शुल्क)	टीएमपी द्वारा संभव्यता		टीएमपी द्वारा सुविचारित जोड़
		वर्ष 2002 के आदेश की परिशिष्ट अवधि में सम्पत्ति	आवृत्ति पर स्वीकृत प्रतिफल	
2000	79.71	79.71	0.00	79.71
2001	242.90	242.90	0.00	242.90
2002	242.90	24.54	132.40	157.03
2003	110.40	24.54	127.58	152.12
2004	110.40	24.54	122.67	147.21
2005	45.00	24.54	95.68	120.22
2006	45.00	24.54	84.64	109.18
2007	45.00	24.54	86.36	110.90
2008	45.00	24.54	82.43	106.97
2009	45.00	24.54	78.51	103.05
जोड़	1011.31	515.83	818.38	1329.29

- (च) वर्ष 2002 के आदेश में विस्तारपूर्वक वर्णित कारणों से पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान ईपीसीजी दंड के भुगतान को कम कर दिया गया था। इसे आस्थगित राजस्व व्यय के रूप में माना और परिसंपत्ति की शेष अवधि में विस्तारित किया गया था।

विरलेषण

पीएसए सिकाल के वार्षिक लेखों ने संभवतः ईपीसीजी दंड की माफी के दृष्टिगत इस शीर्ष के अधीन कोई व्यय सूचित नहीं किया है। तदनुसार, व्यय को वर्ष 2002 प्रशुल्क संशोधन के दौरान प्रत्येक वर्ष 2002, 2003 और 2004 के लिए रु० 94.54 लाख के अनुमान के विपरीत शून्य लिया गया है।

- (छ) पीएसए सिकाल ने पिछली अवधि के लिए फायदा/नुकसान परिमाणन करते समय वर्ष 2005 के प्रस्ताव में ब्याज भुगतान की लागत रूप में सुविचारित किया था जिससे अक्टूबर, 2008 में भेजी गई संशोधित परिगणना में शामिल नहीं किया गया है।

विरलेषण

वर्ष 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के कार्यान्वयन से पूर्व, इक्विटी पर प्रतिलाभ ऋण पर ब्याज लागत सहित विजी टर्मिनल के मामले में स्वीकार किया गया था। वर्ष 2002 के प्रशुल्क आदेश में अनुसरित दृष्टिकोण के अनुसार, पीएसए सिकाल उक्त अवधि के लिए ऋण की लागत पर ब्याज का दावा करने के लिए हकदार है। अतः वार्षिक लेखों में प्रतिवर्तित ऋण पर ब्याज लागत 31 मार्च, 2005 से पहले की अवधि के लिए स्वीकार किया गया है।

31 मार्च, 2005 के बाद की अवधि के लिए, प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ स्वीकार्य है। चूंकि नियोजित पूंजी में इक्विटी और ऋण घटक दोनों द्वारा वित्तपोषित परिसंपत्तियों का मूल्य शामिल है, इसलिए ब्याज लागत को व्यय की मद के रूप में पृथक्कृत सुविचारित नहीं किया गया है।

- (ज) टर्मिनल की क्षमता वर्ष 2002 के प्रशुल्क संशोधन के दौरान पीएसए सिकाल द्वारा यथा निर्धारित 3 लाख टाईयू प्रतिवर्ष पर सुविचारित की गई थी। पीएसए सिकाल ने स्पष्ट किया है कि वर्ष 2003 में इसकी क्षमता में बढोत्तरी के लिए प्रस्तावित अतिरिक्त निवेश में देरी हो गई थी और यह केवल मार्च, 2005 में किया गया था। इसने मानक लागत-की-विकास के लिए टीएमपी द्वारा गठित राष्ट्रीय कार्य समूह द्वारा प्रस्तुत की गई मसौदा रिपोर्ट में निर्दिष्ट किए गए प्रतिमानिक पर आधारित क्षमता पर विचार किया था।

विश्लेषण:

टर्मिनल की क्षमता निर्धारण के संदर्भ में यहां तक कि टीपीटी ने स्पष्ट किया है कि यद्यपि पीएसए सिकाल को आवंटित क्षेत्र 4 लाख टीईयू प्रतिवर्ष का प्रहस्तन करने के लिए पर्याप्त है, फिर भी प्रचालक ने मार्च, 2005 तक पर्याप्त उपस्कर तैनात नहीं किए थे। टर्मिनल की क्षमता वर्ष 2002 से 2004 के लिए 226000 टीईयू प्रतिवर्ष और वर्ष 2005 से 2008 तक 339300 टीईयू प्रतिवर्ष पर पीएसए सिकाल द्वारा किए गए निवेदनों पर पूर्व अवधि के लिए नियोजित इक्विटी/पूंजी पर प्रतिलाभ स्वीकृत करने के प्रयोजन के लिए विश्वास किया गया है।

- (झ). पट्टे पर लिए गए उपस्कर की लागत पूंजीकृत की गई है और उसपर मूल्यहास तथा प्रतिलाभ वर्ष 2005 से दावाकृत किया गया है।

विश्लेषण:

यह पीएसए सिकाल द्वारा किए गए निवेदनों से विदित है कि उसने पट्टे की पद्धति वर्ष 2005 से प्रचालन पट्टे से वित्त पट्टे में बदल दिया है। पीएसए सिकाल ने वित्त पट्टा प्रभार को व्यय रूप में दावाकृत नहीं किया है। इसने पट्टे पर लिए गए उपस्कर की पूंजीकृत लागत पर विचार किया है और वर्ष 2005 से उसपर मूल्यहास तथा प्रतिलाभ का दावा किया है। पीएसए सिकाल द्वारा अपनाए गए दृष्टिकोण को बिना किसी संशोधन के स्वीकार किया गया है।

- () नियोजित पूंजी और उसपर प्रतिलाभ

- (i). 31 मार्च, 2005 से पहले की अवधि के लिए, इक्विटी और ऋण लागत पर 20 प्रतिशत प्रतिलाभ स्वीकृत किया गया था। पिछली के फायदे के निर्धारण के समय इसी दृष्टिकोण को अपनाया गया है। वास्तविक निवल प्रखंड जमा पीएसए सिकाल द्वारा अपने वार्षिक लेखों में यथा प्रतिवेदित कार्यगत पूंजी पर वर्ष 2002 से 31 मार्च, 2005 अवधि के लिए विचार किया गया है। शेयरधारक की निधि वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित ऋण भाग को अलग रखते हुए निर्धारित किया गया है। इक्विटी शेयर धारकों की निधि पर प्रतिलाभ 20 प्रतिशत की दर से स्वीकृत किया गया है और क्षमता उपयोगिता से जोड़ा गया है। जैसाकि पहले उल्लेख किया गया है, ऋण की वास्तविक लागत (अर्थात् ब्याज लागत) वर्ष 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों से पहले की अवधि के लिए व्यय के रूप में मानी गई है।

- (ii). वर्ष 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के बाद की अवधि के लिए नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ।

संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार पीएसए सिकाल के वार्षिक लेखों और कार्यगत पूंजी में प्रतिवेदित निवल अचल परिसंपत्तियां नियोजित पूंजी गठित करती हैं। जैसाकि पहले उल्लेख किया गया है, प्रत्येक वर्ष के अंत में बट्टे खाते नहीं किए गए की सीमा पर अपक्रंट प्रशुल्क और आस्थगित राजस्व भी नियोजित पूंजी पर पहुंचने के समय सम्पूर्ण अवधि के निवल प्रखंड में जोड़े गए हैं।

वर्ष 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार, पत्तन/निजी टर्मिनल प्रचालक पूर्ण प्रतिलाभ के लिए हकदार है यदि क्षमता उपयोगिता 60 प्रतिशत और अधिक होती है। चूंकि प्रहस्तित यातायात और पीएसए सिकाल द्वारा निर्धारित क्षमता के संदर्भ में क्षमता उपयोगिता 60 प्रतिशत से अधिक है, वर्ष 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार, प्रत्येक वर्ष के लिए लागू नियोजित पूंजी पर पूर्ण प्रतिलाभ अर्थात् वर्ष 2005 और 2006 के लिए 15 प्रतिशत की दर से और वर्ष 2007 तथा 2008 के लिए 16 प्रतिशत की दर से स्वीकृत किए गए हैं।

- (xi). यद्यपि पिछले प्रशुल्क संशोधन में निर्भर रहे लागत विवरण ने दो वर्षों 2003 और 2004 के लिए 37.64% का औसत निवल अधिशेष प्रदर्शित किया, फिर भी इस प्राधिकरण ने अपने तत्समय विद्यमान प्रशुल्क में 15% की कमी की थी और बांधने/खोलने के लिए प्रति कंटेनर 8.04 अमरीकी डॉलर का प्रभार हटा दिया था। इस निर्णय का निवल प्रभाव समतुल्य वर्षों के लिए अनुमानित राजस्व में लगभग 26.58% की कमी हुई थी। वर्ष 2002 के 5.038 प्रतिशत अनुमानित राजस्व सीमा पर अधिशेष बकाया और उस आदेश द्वारा आच्छादित वर्ष 2003 और 2004 के लिए 11.2 प्रतिशत का औसत अनुमानित राजस्व वर्ष 2002 के प्रशुल्क आदेश के पैरा 15 (xvii) में प्रतिवेदित कारणों से पीएसए सिकाल द्वारा अवधारित किए जाने के लिए स्वीकृत किया गया था।

अतः नवम्बर, 2002 से नवम्बर, 2003 अवधि के लिए पिछले आदेश पीएसए सिकाल को स्वीकृत अतिरिक्त अधिशेष को इस विश्लेषण में स्वीकार किया गया है और साथ ही साथ इस राशि की तुलना को प्रासंगिक अवधि के अधिशेष से अलग रखा गया है।

चूंकि दूसरे उद्धरण की सीमा तक रॉयल्टी सरकार से दिनांक 20 फरवरी, 2008 को प्राप्त नए निदेश के अनुसार 28 नवम्बर, 2003 से अवधि के लिए ग्रास थू रूप में स्वीकार किया गया है, इसलिए, सरकार द्वारा दी गई सलाह के अनुसार, इस वर्ष 2003 के प्रशुल्क आदेश में सीसीटीएल में अनुसूचित दृष्टिकोण के अनुसार दिसम्बर, 2003 से अतिरिक्त अधिशेष समायोजित किया जाता है।

वर्ष 2002 प्रशुल्क आदेश में पीएसए सिकाल द्वारा अवधारित किए जाने के लिए स्वीकृत अतिरिक्त अधिशेष, वास्तविक के संदर्भ में अधुनातन और पिछली अवधि के लिए फायदा निर्धारण के समय इस आदेश में स्वीकृत अतिरिक्त अधिशेष का अवधारण दर्शाते हुए सार विवरण नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:

(₹ लाखों में)

विवरण	2002 (नवम्बर से)	2003	2004	जोड़
2002 के प्रशुल्क आदेश के अनुसार				
1. प्रतिशत कटौती करने और बौधना/खतना प्रमारों को हटाने के पश्चात वर्ष 2003 और 2004 का 11.2 प्रतिशत का औसत राजस्व की सीमा पर अतिरिक्त अधिशेष को 2002 प्रशुल्क आदेश में अवधारित किए जाने की अनुमति दी गई थी।	36.62	547.77	620.71	1205.10
2. वास्तविक के संदर्भ में अधुनातन				
(i). वास्तविक राजस्व	805.31	5196.61	6307.54	12309.46
(ii). वास्तविक राजस्व के संदर्भ में वर्ष 2002 में 5.038 प्रतिशत और वर्ष 2003 और 2004 का 11.2 प्रतिशत की सीमा पर निर्धारित अतिरिक्त अधिशेष।	40.57	882.02	706.44	1329.03
(iii). सीसीटीएल दृष्टिकोण के अनुसार, 31 मार्च, 2005 से पहले की अवधि के लिए रॉयल्टी स्वीकार किए जाने के एमएसआईएल के नए निदेश पर विचार करते हुए पीएसए सिकाल द्वारा अवधारित किए जाने के लिए स्वीकृत अतिरिक्त अधिशेष।	40.57	533.52	0	574.09

यह नोट किया जाए कि पूर्वकाल के दौरान प्रोद्भूत फायदे के निर्धारण के समय पीएसए सिकाल ने यह समायोजन नहीं किया था।

- (xii). सरकार ने 20 फरवरी 2008 के अपने निर्देश में इस प्राधिकरण को यह विचार करने की सलाह दी थी कि क्या भविष्य प्रशुल्क के परिकलन के समय प्रचालक द्वारा अवधारित अधिशेष पर प्रोद्भूत ब्याज लागू किया जा सकता है। सरकार द्वारा कही गई बात कोई निदेश नहीं है अपितु इस पहलु की जाँच के लिए केवल एक सुझाव है। इस मामले में पूर्व अधिशेष प्रकट नहीं होगा यदि 2002 का पूर्ववर्ती प्रशुल्क आदेश कार्यान्वित किया गया था। ऐसी स्थिति में प्रचालक ने अतिरिक्त अधिशेष पर ब्याज का सम उद्योग था जोकि वर्ष 2002 के प्रशुल्क आदेश को कार्यान्वित नहीं किए जाने के कारण उसे प्रोद्भूत हुआ लाभ भी है। इस प्राधिकरण को ब्याज के साथ पूर्व अधिशेष की परिभाषित करने और ब्याज के साथ ऐसे संचयन की भविष्य प्रशुल्क में सेट ऑफ करने के सुझाव में सिद्धांततः मेरिट दिखाई देती है।

यह स्वीकार करना होगा कि एमओसी विशेष रूप से उल्लेख करता है कि वर्ष 2002 प्रशुल्क अनुमानों के आधार पर निर्धारित किया गया है, फायदे के परिमाण के समय इसे अनुमति करते हुए उपयुक्त समायोजन किया जाना है। प्रचालक द्वारा प्रोद्भूत लाभ/फायदा परिभाषित करते समय प्रोद्भूत ब्याज पर विचार करने के बारे में एमओसी विशेष रूप से नहीं बताता है। इसके अलावा, पूर्व अवधि अधिशेष पर ब्याज वसूल करने के लिए वर्ष 2008 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में कोई प्रावधान नहीं है। न्याय सेवा इंटरनेशनल कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड के प्रशुल्क संशोधन मामले पर कार्यवाही करते समय भी, पूर्व अवधि के लिए प्रचालक को प्रोद्भूत अधिशेष पर ब्याज

पर विचार नहीं किया गया था। ऐसी स्थिति में, इस प्राधिकरण द्वारा अभी तक डल किए गए पूर्ववर्ती मामलों में ऐसे किसी उदाहरण के अभाव में और वर्ष 2005 के दिशा-निर्देशों में प्रासंगिक प्रावधानों के अभाव में भी और पीएसए सिकाल तथा सरकार के साथ हुए एमओसी में इस प्राधिकरण ने पीएसए सिकाल के मामले में पूर्व अधिशेष पर ब्याज वसूल नहीं करने का निर्णय लिया है।

तथापि, यह प्राधिकरण पूर्व अधिशेष पर ब्याज वसूल करने के मुद्दे की अलग-से जाँच करेगा और प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में उपयुक्त प्रावधान करेगा, यदि जरूरी होगा, जो भावी प्रभाव से कार्यान्वित होगा।

- (xiii). उपर्युक्त विश्लेषण के अधीन, वर्ष 2002 में पारित आदेश को कार्यान्वित नहीं किए जाने के कारण प्रोद्भूत फायदा/नुकसान **अनुलग्नक-II** रूप में संलग्न विवरण के अनुसार परिमाणित किया गया है। ऐसे परिमाणित फायदे/नुकसान का सार नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:-

(रु० लाखों में)

वर्ष	पीएसए सिकाल द्वारा निर्धारित	टीएमपी द्वारा निर्धारित
2002 (नवम्बर से अर्थात् यथानुपात आधार पर दो माह)	280.83	241.40
2003	1262.00	1510.53
2004	1269.00	1984.79
2005	709.00	1798.94
2006	365.00	1988.56
2007	304.00	2908.37
2008	(-642)	2793.42
	(-856) *	
202 के प्रशुल्क आदेश को कार्यान्वित नहीं किए जाने के कारण पीएसए सिकाल को प्रोद्भूत कुल फायदा	3333.83	13226.01

* सितम्बर, 2008 तक (दावाकृत कुशलता फायदे के पश्चात्) पीएसए सिकाल द्वारा सुविचारित रु० (-642) लाख घाटे को ऐसी-ऐसी तुलना के लिए वर्ष 2008 के पूर्ण वर्ष के लिए यथानुपातित किया गया है।

- (xiv). (क). संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खण्ड 2.13 वर्णन करता है कि अगर विद्यमान प्रशुल्क नियत करते समय माने गए पूर्वानुमानों के संदर्भ में वास्तविक भौतिक और वित्तीय कार्यनिष्पादन के बीच भिन्नता (+) अथवा (-) 20% से अधिक है, तो प्रशुल्क को संशोधित करते समय प्राप्त ऐसे लाभ/हानि के 50% को भावी तौर पर निर्धारित करते हुए प्रशुल्क समायोजित किया जाएगा। पीएसए सिकाल ने दावा किया है कि चूंकि मात्रा में भिन्नता 20% से कम है, इसलिए प्राप्त की गई अतिरिक्त आय को अधिशेष के रूप में रखने की अनुमति दी जाए। पीएसए सिकाल द्वारा किया गया दावा उसके मामले में प्रशुल्क के नियतन का नियंत्रण करने वाले एमओसी की शर्तों के अनुरूप नहीं पाया गया है। एमओसी की शर्त के अनुसार वर्ष 2002 में अनुमोदित प्रशुल्क आदेश का कार्यान्वित नहीं किए जाने के कारण प्राप्त लाभ को मात्राकृत और तीन वर्ष की प्रशुल्क वैधता अवधि में समजित किया जाना होगा। पीएसए सिकाल को प्राप्त लाभ वर्ष 2002 की पिछली प्रशुल्क समीक्षा में माने गए अनुमानों में केवल भिन्नता का परिणाम नहीं है। तदनुसार, पूर्व अवधि के फायदे को भविष्य प्रशुल्क में पूर्णतः समायोजित किया जाना है।

- (ख). एमओसी विनिर्दिष्ट करता है कि वर्ष 1999 के प्रशुल्क आदेश को कार्यान्वित नहीं किए जाने के कारण प्रोद्भूत फायदे को तीन वर्षों की अवधि के अगले प्रशुल्क चक्र में समायोजित किया जाएगा। पीएसए सिकाल ने अक्टूबर, 2008 में संशोधित निवेदन में अनुरोध किया है कि फायदा, यदि कोई हो, भविष्य प्रशुल्क में समायोजित 3 प्रशुल्क चक्रों अर्थात् नौ वर्षों में बांटा जाए। इसने इस संबंध में टीएमपी को उपयुक्त निदेश जारी करने के लिए पोत परिहवन विभाग को अभ्यावेदन भी दिया हुआ है। इस प्राधिकरण को पीएसए सिकाल द्वारा दिए गए अभ्यावेदन के संदर्भ में भविष्य प्रशुल्क में पूर्व अधिशेष को बाँटे जाने के बारे में सरकार से कोई निदेश प्राप्त नहीं हुआ है।

यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि एनएसआईसीटी मामले में इस प्राधिकरण ने वर्ष 2005 के अपने आदेश में निर्णय दिया था कि एक बार में पूरे अधिशेष को समायोजित करने से प्रशुल्क एक चक्र में कम हो जाएगा और इससे बाद की अवधि में वृद्धि होगी। यह प्राधिकरण प्रशुल्क स्तर में ऐसे उतार-चढ़ावों को सुगम बनाना चाहती है। इसके अलावा, यह जरूरी नहीं है कि पूर्व अधिशेष

समायोजन का लक्ष्य टर्मिनल के उपसोपकोणों को अगले दू से आधे वर्षों की अवधि में ही दिया जाए। इसलिए, एनएसआईसीटी से संबंधित वर्ष 2008 के प्रशुल्क आवेदन में पूर्व अधिशेष को पांच वर्षों की समी अवधि में बांटे जाने का निर्णय लिया गया था। इसी के अनुरूप, यह प्रतिकरण पीएसए सिकल के मामले में भी पूर्व अवधि के अधिशेष को पांच वर्षों की अवधि अर्थात् जनवरी, 2009 से दिसम्बर, 2013 में समायोजित किए जाने के लिए प्रवृत्त है।

इसे, वर्तमान प्रशुल्क चक्र में, क्र. 2845.20 सलख ब्लॉक की तीन किस्में वर्ष 2009 से 2011 में समायोजित की जाती है और क्षेत्र 52901 लाख अगले प्रशुल्क चक्र के दौरान प्रथम दो वर्षों अर्थात् वर्ष 2012 और वर्ष 2013 में समायोजित किया जाएगा।

(xv). (क). वर्ष 2008 के दिशा-निर्देशों में सर्वोत्तम क्षमता निर्धारित करने का सूत्र मानक क्षमता के निर्धारण किए जाने के अंतर्गत समाप्त के रूप में अंशिकृत किया गया था। परिणामस्वरूप, मानक क्षमता के संदर्भ में आय, व्यय और मूल्य निवेश पर भी विचार किया गया था। प्रशुल्क एक वर्ष की अवधि की अंतर्गत अवधि के लिए निर्धारित किया गया था और वर्ष 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में निर्धारित मौजूदा लागत जमा दृष्टिकोण की प्रासंगिक श्रेणियों के साथ विचार-विमर्श से समीक्षा करने का निर्णय लिया गया था।

(ख). पीएसए सिकल के मामले में भी, यह कठिनाई थी कि क्या एनएसआईसीटी मामले में अपनाए गए दृष्टिकोण को अंशिकृत किया जा सकता है। पीएसए सिकल को भी यह सलाह दी गई थी कि सार्वजनिक निजी भागीदारी (पीपीसी) परियोजना के लिए घोषित वर्ष 2008 अप्रैल प्रशुल्क दिशा-निर्देश का अनुसरण करते हुए खनन क्षमता के आधार पर प्रशुल्क परिकलन भेजे। पीएसए सिकल ने बताया है कि अप्रैल प्रशुल्क दिशा-निर्देश 720 ग्राऊंड स्लॉट प्रति हेक्टेयर विनिर्दिष्ट करते हैं। जबकि इसकी परिणत के अनुसार, रॉड टॉवर वाली क्रेन का इस्तेमाल करते हुए 1 हेक्टेयर भूमि क्षेत्र के लिए कुल स्टेकिंग क्षेत्र 360 टीईयू परिगणित होता है। इसने, तदनुसार, ग्राऊंड स्लॉट के कारक को संशोधित किया है और अपने टर्मिनल की मानक यार्ड क्षमता 326394 टीईयू पर निर्धारित की है। टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता के परिकलन के लिए वर्ष 2008 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में निर्धारित सूत्र को एनएसआईसीटी के मामले में बिना कोई संशोधन लागू किया गया है और तूलीकोरिन प्लान में प्रस्तावित दूसरे कंटेनर टर्मिनल के लिए अप्रैल प्रशुल्क निर्धारित करने के मामले में भी लागू किया गया है। इस प्रतिक्रिया को सह उपयुक्त नहीं लगता है कि किसी वैयक्तिक प्रचालक की आवश्यकताओं के अनुरूप पूर्व-निर्धारित प्रतिमानों में संशोधन किया जाए।

(ग). अतः मानक क्षमता वर्ष 2008 के अप्रैल प्रशुल्क दिशा-निर्देशों का पूरी तरह से अनुसरण करते हुए परिकलित की गई है। 370 मीटर की बर्थ लम्बाई (लाइसेंस करार में यथा विनिर्दिष्ट) के लिए सर्वोत्तम घाट क्षमता और दिशा-निर्देशों में निर्धारित प्रतिमानों को लागू करते हुए 597870 टीईयू प्रतिवर्ष परिगणित होता है।

पीएसए सिकल ने निवेदन किया है कि टीपीटी द्वारा उपलब्ध करवाई गई 10 हेक्टेयर भूमि में से 6.5 हेक्टेयर भूमि कंटेनर के वास्तविक भंडारण के लिए उपलब्ध है। 6.5 हेक्टेयर के पेडलिंग क्षेत्र के लिए सर्वोत्तम घाट क्षमता और अप्रैल प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में निर्धारित प्रतिमानों को लागू करते हुए 766500 टीईयू प्रतिवर्ष परिगणित होता है।

प्रतिमानों के अनुसार टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता, दो क्षमताओं की निम्नतर, 597870 टीईयू प्रतिवर्ष है।

मानक क्षमता 597870 टीईयू के विपरीत, पीएसए सिकल द्वारा प्रहस्तिता वास्तविक यातायात वर्ष 2007 में 432089 टीईयू है। वर्ष 2008 (सितम्बर तक) में प्रहस्तिता यातायात 356533 टीईयू पर प्रतिवेदित किया गया है जिसे यदि पूरे वर्ष के लिए यथानुपातित किया जाता है तो 475377 टीईयू परिगणित होता है।

(घ). यह स्वीकार करना होगा कि एनएसआईसीटी के मामले में, वास्तव में प्रहस्तिता मात्राएं मानक क्षमता से उच्चतर थीं। हालांकि प्रशुल्क निर्धारण मानक क्षमता के संदर्भ में किया गया था, अतिरिक्त मात्रा से राजस्व अंशदान को रॉयल्टी के पास धू की मात्रा को कम करने के लिए उपलब्ध अधिशेष रूप में स्वीकार किया गया था जिसे अन्यथा स्वीकृत किया गया है। इस प्रकार, यह प्रचालक और उपयोक्ता दोनों के लिए जीत की स्थिति थी क्योंकि वह दृष्टिकोण प्रचालक को मात्रा कुशलता को स्वीकार करता है और साथ ही उपयोक्तों द्वारा बहन किए जाने वाले रॉयल्टी पास धू के बोझ को कम किया था।

यह प्राधिकरण पीएसए सिकाल के मामले में भी मानक क्षमता के आधार पर प्रशुल्क निर्धारित करने के एनएसआईसीटी मामले में अनुसरित दृष्टिकोण को अंगीकृत करने के लिए प्रवृत्त है। परंतु पीएसए सिकाल के मामले में, प्रहस्तित वास्तविक यातायात/वर्ष 2009 के लिए अनुमान मानक क्षमता स्तर से लगभग 20 प्रतिशत कम है। इस प्रकार, टर्मिनल की मानक क्षमता के संदर्भ में प्रचालक द्वारा अर्जित कोई मात्रा कुशलता नहीं है। यह देखना प्रासंगिक होगा कि पीएसए सिकाल द्वारा अर्जित लागत कुशलता परिकलन को विधिवत् प्रभावित करती है। पीएसए सिकाल पर दी गई वर्तमान क्षमता उपयोगिता, इस स्थिति में मानक क्षमता आधारित दृष्टिकोण उस उद्देश्य की पूर्ति नहीं करेगा जिसके साथ ऐसा दृष्टिकोण शामिल था। जब पीएसए सिकाल द्वारा प्रहस्तित मात्राएं मानक क्षमता स्तर पर पहुंचती हैं, प्रचालक द्वारा अर्जित मात्रा कुशलता को स्वीकार करने के लिए मानक क्षमता पद्धति के आधार पर प्रशुल्क निर्धारित किया जा सकता है।

पीएसए सिकाल द्वारा उपलब्ध करवाए गए ब्योरो से, यह पाया गया है कि पीएसए सिकाल द्वारा तैनात किए गए ट्रैक्टर ट्रेलरों, रबड़ टायर वाली गैन्ट्री क्रेन, आदि की संख्या वर्ष 2008 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में निर्धारित उपस्कर के मानक स्तर से कम है। यह मानक क्षमता के संबंध में प्रशुल्क निर्धारित करने में समस्या पैदा करता है।

एनएसआईसीटी मामले में सितम्बर, 2008 में इस प्राधिकरण द्वारा पारित प्रशुल्क आदेश में, मानक क्षमता के लिए राजस्व आवश्यकता निर्धारित करने के लिए परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड पर प्रतिलाभ पर विचार किया गया था। यह वास्तविक लागत स्थिति और परिसंपत्तियों के निवल प्रखंड पर प्रतिलाभ के संदर्भ में रॉयल्टी के पास थू का परिमाण कम करने के लिए किया गया था। पीएसए सिकाल के मामले में, चूंकि प्रहस्तित मात्रा मानक क्षमता से कम हो तो, एनएसआईसीटी के मॉडल को अपनाने से रॉयल्टी पास थू के अधिकतम स्वीकार्य परिमाण में उपयोक्ताओं को कटौती द्वारा कोई राहत प्रदान किए बिना परिसंपत्तियों के प्रतिस्थापन मूल्य पर प्रचालक को केवल प्रतिलाभ का अदावाकृत लाभ देना होगा।

इसके अलावा, रु0 5.97 लाख टीईयू की मानक क्षमता पर पूर्व अधिशेष अर्थात् रु0 2645.20 लाख प्रतिवर्ष का समायोजन एक सैद्धांतिक कार्यवाही होगी क्योंकि प्रहस्तित वास्तविक मात्राएं ऐसे स्तर से कम होगी। परिणामस्वरूप, उपयोक्ताओं को पूर्व अधिशेष के समायोजन का पूर्णतः दावाकृत लाभ प्राप्त नहीं होगा। वास्तविक और मानक क्षमता के बीच भिन्न मात्राओं पर अधिशेष समायोजन केवल काल्पनिक होगा।

(ड.) ऊपर स्पष्ट किए गए कारणों से, मानक क्षमता के आधार पर प्रशुल्क निर्धारित करने का दृष्टिकोण इस स्थिति में पीएसए सिकाल के मामले में लागू नहीं किया गया है। अतः भविष्य अवधि के लिए प्रशुल्क निर्धारण वर्ष 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में निर्धारित सामान्य लागत जमा दृष्टिकोण के संदर्भ में किया गया है। जैसाकि ऊपर बताया गया है, मानक क्षमता आधारित पद्धति पीएसए सिकाल के मामले में भी अपनाई जाएगी जब प्रहस्तित मात्राएं मानक क्षमता स्तर पार करती हैं।

(xvi.) वर्ष 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों का खंड 3.1.8 तीन वर्षों की प्रशुल्क वैधता अवधि निर्धारित करता है। पीएसए सिकाल ने वर्ष 2008 के लिए सितम्बर तक के वास्तविक आँकड़े भेजे हैं। तथापि, इसने वर्ष 2008 के वास्तविक के संदर्भ में वर्ष 2009 के लिए पहले भेजे गए अनुमानों को अधुनातित नहीं किया है। अगले दो वर्षों अर्थात् वर्ष 2010 और वर्ष 2011 के अनुमान भी प्रचालक द्वारा नहीं भेजे गए हैं।

चूंकि पीएसए सिकाल द्वारा सितम्बर तक वर्ष 2008 के वास्तविक आँकड़े उपलब्ध करवाए गए हैं, इसलिए, लागत मदों में वार्षिक मुद्रासस्फीति के कारक के अधीन, वर्ष 2008 के संदर्भ में वर्ष 2009 के लिए यातायात, राजस्व, आय और नियोजित पूंजी अनुमानन पर विचार करना सही लगता है।

अगले दो वर्षों 2010 और 2011 के लिए अनुमानों की उपलब्धता के अभाव में, वर्ष 2009 के अनुमानों और वर्ष 2008 के वास्तविकताओं के आधार पर अनुमान निर्धारित किए गए हैं।

(xvii.) पीएसए सिकाल द्वारा वर्ष 2007 में प्रहस्तित थ्रुपुट 432089 टीईयू है। पीएसए सिकाल द्वारा सितम्बर, 2008 तक प्रतिवेदित प्रहस्तित वास्तविक थ्रुपुट 356533 टीईयू है जिसे यदि पूरे वर्ष के लिए यथानुपातित किया जाता है तो 475377 टीईयू परिगणित होता है। पीएसए सिकाल ने पहले तृतीकोरिन पत्तन में नए कंटेनर टर्मिनल के शुरू होने के मद्देनजर वर्ष 2009 के दौरान यातायात अर्थात् 3 लाख टीईयू में कटौती का अनुमान लगाया था। नए कंटेनर टर्मिनल के शुरू होने के मद्देनजर वर्ष 2009 के दौरान यातायात में कटौती के बारे में पीएसए सिकाल

के अदेश के संबंध में टीपीटी ने स्पष्ट किया है कि पीएसए सिकाल के साथ हुए लाइसेंस करार में टीपीटी द्वारा कंटेनर बर्थों के मध्य में वित्तरण के लिए बिदेस रूप से एक खंड दिया गया है। इसके अलावा, पत्तन में नए कंटेनर टर्मिनल की शुरुआत अनी इंप्रूवेंट स्थिति में है।

अतः पीएसए सिकाल को मौजूदा प्रशुल्क वैधता चक्र के दौरान यथासंभव किसी सहस्रपूर्ण कटौती के मामले में सुविचारित वित्त/लागत मॉडल को प्रतिकूलतः प्रभावित करेगा। संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार प्रशुल्क अनुसूची की समीक्षा का प्रस्ताव करने का विचार किया गया है।

- (xviii). सितम्बर तक वर्ष 2008 के लिए प्रतिवेदित वार्षिक आय पीएसए सिकाल द्वारा वसूल किए गए वर्ष 1999 के प्रशुल्क स्तर पर आधारित है जिसपर विवेचन किया गया है और इन्टर बिस्लेषण में पूरे वर्ष के लिए यथानुपातित किया गया है। अनुवर्ती दो वर्षों 2010 और 2011 के लिए औद्योगिक वर्ष 2008 के स्तर पर बनाए रखी गई है क्योंकि काल्यात वर्ष 2008 के स्तर पर होना माना गया है।

- (xix). (क). वर्ष 2009 के लिए पीएसए सिकाल द्वारा दिए गए प्रचालन लागत के अनुमानों में, कुछ लागत तत्वों को कम किया गया है मुख्यतः शुरू होने वाले संभावित नए कंटेनर टर्मिनल के मददेनजर अनुमानित बाताबरता में 30 प्रतिशत कमी के कारण। इसके अलावा, वर्ष 2008 में पीएसए सिकाल द्वारा भेजे गए वर्ष 2009 के अनुमान चक्र स्तर उपलब्ध वास्तविकताओं पर आधारित होंगे।

वर्ष 2009 के लिए प्रचालन लागतों को समीक्षा दर पर मुद्रास्फीति के लिए वृद्धि के साथ वर्ष 2008 के लिए प्रतिवेदित वास्तविक प्रचालन लागतों के आधार पर सुविचारित किया गया है।

- (ख). प्रशुल्क निर्धारण के लिए प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.5.1 के अनुसार, ध्यय भारत सरकार द्वारा घोषित सभी घटकों के थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) के मौजूदा संचलन के संदर्भ में कीमत उठाव-घटका के लिए समायोजित बाताबरता के अनुसार अनुमानित किया जाना है। पीएसए सिकाल ने बिजली और इंधन लागत के अनुमान के समग्र 8 प्रतिशत के वार्षिक वृद्धि कारक पर विचार करने का अनुरोध किया है जो (डब्ल्यूपीआई के आधार पर) वर्ष 2007 में प्रचलित 10.6 प्रतिशत वास्तविकता से बहुत कम है। विस्तीर्ण वर्ष 2007-08 के लिए भारत सरकार से यथा निर्धारित सभी घटकों के लिए डब्ल्यूपीआई 4.8 प्रतिशत जिसे वर्ष 2008-09 के दौरान सुविचारित प्रशुल्क संशोधन प्रस्तावों पर कार्यवाही करने के लिए अंगीकृत किया गया है। अतः प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार उल्लिखित 4.6 प्रतिशत वार्षिक डब्ल्यूपीआई से अधिक बिजली और इंधन की इकाई दर में वृद्धि स्वीकृत करना जरूरी नहीं पाया गया है। यह उल्लेखनीय है कि इस प्रयोजन के लिए सुविचारित इकाई आधार दरें वर्ष 2008 के लिए पीएसए सिकाल द्वारा प्रतिवेदित वास्तविक हैं।

- (ग). वर्ष 2009 के लिए प्रासंगिक प्रचालन लागत वर्ष 2008 के लिए प्रतिवेदित वास्तविक पर 4.6 प्रतिशत की वार्षिक वृद्धि पर विचार करते हुए अनुमानित किए गए हैं। वर्ष 2010 और 2011 के लिए प्रचालन लागत वास्तविक पिछले वर्षों के अनुमानों पर उल्लिखित वार्षिक वृद्धि कारक लागू करते हुए अनुमानित की गई है। प्रबंधन और सामान्य प्रमुखता तथा सभी अन्य प्रासंगिक लागत तत्व भी संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार यथा स्वीकार्य उल्लिखित स्तर पर वार्षिक वृद्धि स्वीकृत करते हैं।

- (घ). पीएसए सिकाल ने वर्ष 2009 के दौरान सकल प्रखंड में कोई संवर्धन प्रतिवेदित नहीं किया है। इसलिए, वर्ष 2009 के लिए मूल्यहास वर्ष 2008 के लिए प्रतिवेदित स्तर पर बनाए रखा गया है। अनुवर्ती दो वर्षों 2010 और 2011 के लिए पीएसए सिकाल द्वारा कोई ब्योरे उपलब्ध नहीं करवाए जाने के कारण, मूल्यहास वर्ष 2009 के लिए अनुमानित स्तर पर बनाए रखा गया है।

- (ङ). आस्थित राजस्व व्यय और अप्रमाजित शुल्कों पर अवधि के लिए दिए गए संव्यवहार और अन्य निजी टर्मिनलों के मामले में अनुसरित वृद्धिकोण के आधार पर परियोजना की शेष अवधि में बांटा गया है। व्यय के अप्रमाजित भाग पर प्रतिलाभ स्वीकृत किया गया है। जैसाकि पहले उल्लेख किया गया है, अपना गया वृद्धिकोण परियोजना अवधि में प्रचालक को लाभकारी होगा।

- (xx). पीएसए सिकाल ने वर्ष 2009 के अपने अनुमान में 3 लाख टीईयू के लिए टीपीटी को देय पूर्ण रॉयल्टी पर विचार किया है। जैसाकि पहले उल्लेख किया गया है, 31 मार्च 2008 के बाद की अवधि के लिए रॉयल्टी का संव्यवहार संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार किया गया है। पीएसए सिकाल द्वारा सुविचारित 3 लाख टीईयू के विपरीत 475377 के थुपट स्तर के लिए उपयुक्त समायोजन के पश्चात वर्ष 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार दूसरे निम्नतम बोलीदाता अर्थात् 45.88 प्रतिशत की सीमा तक पास थू रूप में रॉयल्टी

पर विचार किया गया है। अनुवर्ती दो वर्षों 2010 और 2011 के लिए टीपीटी को देय रॉयल्टी के ब्योरे पीएसए सिकाल द्वारा नहीं भेजे जाने के कारण, कुल रॉयल्टी 4.75 लाख टीईयू के अनुमानित प्रशुल्क स्तर के लिए प्रासंगिक वर्षों हेतु टीपीटी द्वारा यथा प्रेषित पीएसए सिकाल द्वारा उद्धरित रॉयल्टी की इकाई दर के आधार पर निर्धारित की गई है और दूसरे निम्नतम बोलीदाता की सीमा तक पास थु अर्थात् 46.86 प्रतिशत वर्ष 2010 तथा 2010 के लिए स्वीकृत किया गया है।

(xxi). (क). पीएसए सिकाल ने रु0 3988 लाख निवल अचल परिसंपत्तियों और रु0 3767 लाख कार्यगत पूंजी के रूप में गठित करते हुए रु0 7755 लाख पर वर्ष 2008 के लिए नियोजित पूंजी का अनुमान लगाया है।

(ख). चूंकि वर्ष 2009 के लिए पीएसए सिकाल द्वारा परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड में कोई संवर्धन अनुमानित नहीं किया है, इसलिए वर्ष 2008 के लिए पीएसए सिकाल द्वारा प्रतिवेदित अचल परिसंपत्तियों के वास्तविक निवल प्रखंड पर आस्थगित राजस्व व्यय तथा अपफ्रंट शुल्क के मूल्यहास तथा, प्रभाजन के लिए उपर्युक्त कटौती के पश्चात वर्ष 2009 के लिए विचार किया गया है।

रु0 3988 लाख पर पीएसए सिकाल द्वारा सुविचारित वर्ष 2008 के लिए निवल अचल परिसंपत्तियों आस्थगित राजस्व व्ययों और अपफ्रंट प्रशुल्क के अप्रभाजित हिस्से को जोड़ते हुए समायोजित किया गया है। इस संशोधन के अधीन, वर्ष 2008 के लिए निवल अचल परिसंपत्तियां रु0 4187.48 पर परिगणित की गई हैं। मूल्यहास और आस्थगित राजस्व व्यय के प्रभाजन के लिए उपर्युक्त कटौती के पश्चात वर्ष 2009 के लिए निवल अचल परिसंपत्तियां रु0 2830.94 लाख पर परिगणित की गई हैं।

(ग). प्रशुल्क दिशा-निर्देशों का खंड 2.9.9 कार्यगत पूंजी की स्वीकार्यता के लिए प्रतिमानक निर्धारित करता है,

विविध देनदारियों के लिए प्रतिमानक में सम्पदा आय तथा रेलवे टर्मिनल प्रभारों से दो महीनों का राजस्व विनिर्दिष्ट किया गया है। पीएसए सिकाल रेलवे सुविधा का प्रचालन नहीं करता है और, इसलिए, टर्मिनल प्रभारों के रूप में रेलवे द्वारा उसे कोई राशि देय नहीं है। कार्यगत पूंजी के अनुमानन के लिए संपदा आय रूप में भंडारण किराये पर विचार करने के लिए पीएसए सिकाल द्वारा किया गया दावा सही नहीं है। तथापि, इसने जाँच की है कि क्या अपरिहार्य और अनिवार्य संव्यवहारों के कारण कोई अन्य ऋणदाता हो सकता है।

पीएसए सिकाल और टीपीटी के बीच हुए लाइसेंस करार के अनुच्छेद 7.3.5.2 के अनुसार, रॉयल्टी 3 लाख टीईयू प्रतिवर्ष के न्यूनतम गारंटीशुदा थुपुट के लिए अनुवर्ती माह के 7वें दिन को मासिक आधार पर पीएसए सिकाल द्वारा टीपीटी को देय है; और, प्रत्येक तिमाही के अंत में, प्रहस्तित वास्तविक टीईयू के लिए रॉयल्टी परिकलित किया जाता है और पीएसए सिकाल द्वारा टीपीटी को अन्तर राशि भुगतान की जाती है। इस प्रकार यह स्पष्ट है कि लाइसेंस करार के अनुसार, पीएसए सिकाल से रॉयल्टी के किसी अग्रिम भुगतान की अपेक्षा नहीं की जाती है, इसलिए इसे कार्यकाल पूंजी के हिस्से के रूप में मानने का कोई मामला नहीं है।

वस्तुसूची के संबंध में, दिशा-निर्देशों के कार्यगत पूंजी के अनुमानन के लिए छह माह का औसत उपभोग का प्रतिमानक विनिर्दिष्ट किया गया है। इस प्रयोजन के लिए, वर्ष 2007 के लिए प्रतिवेदित भंडारों और पुर्जों के छह माह के वास्तविक उपभोग को आधार रूप में लिया गया है और वर्ष 2008 के लिए कार्यगत पूंजी के अनुमानन के समय वर्ष 2008 में अर्जित यातायात वृद्धि और वार्षिक वृद्धि के लिए समायोजित किया गया है। वर्ष 2009 के लिए अनुमानन स्वीकार्य वृद्धि कारक लागू करते हुए निर्धारित किया गया है।

प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार रोकड़ शेष एक महीने के रोकड़ प्रचालन व्यय रूप में अनुमानित किया गया है।

वर्ष 2008 और 2009 के लिए वर्तमान देयता वर्ष 2007 में प्रतिवेदित वास्तविक वर्तमान देयता पर सुविचारित की गई है।

जैसाकि ऊपर स्पष्ट किया गया है कि दिशा-निर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों को लागू करते हुए कार्यगत पूंजी नकारात्मक है और इसलिए वर्ष 2009 हेतु शून्य सुविचारित किया गया है।

(घ). उपर्युक्त विश्लेषण के अधीन, वर्ष 2009 के लिए नियोजित पूंजी रु0 2830.94 लाख परिगणित होती है।

वर्ष 2010 और 2011 के लिए नियोजित पूंजी वर्ष 2009 के लिए अनुमानित नियोजित पूंजी को लेते हुए विपक्षित की गई है। वार्षिक मूल्यहास और अपग्रेट शुल्क/आस्थगित राजस्व व्यय का प्रमाजन उससे कम किया गया है। इस प्रकार, वर्ष 2010 और 2011 के लिए निर्धारित नियोजित पूंजी क्रमशः ₹0 1494.40 लाख और ₹0 157.88 लाख है।

(ड.) वर्तमान मामले में, चूंकि पीएसए सिकाल द्वारा क्षमता के निर्धारण पर आधारित क्षमता उपयोगिता अधीन नहीं है, इसलिए नियोजित पूंजी पर 16 प्रतिशत की दर से पूर्ण प्रतिलाम स्वीकृत किया गया है।

(xxii). कुशलता कायदे की विस्तृत परिकल्पना पूर्ववर्ती धनुच्छेद में पहले ही स्पष्ट किया गया है। पीएसए सिकाल ने वर्ष 2009 के लिए कुशलता फायदे का दावा नहीं किया है।

वर्ष 2009, 2010 और 2011 के लिए प्रचालन लागत का अनुमान वर्ष 2008 के लिए प्रतिवेदित वास्तविक पर आधारित है। अतः वर्ष 2008 के लिए निर्धारित कुशलता फायदे को अनुवर्ती वर्षों 2009, 2010 और 2011 के लिए विस्तारित किया जाना उपयुक्त है। वर्ष 2008 के लिए निर्धारित कुशलता फायदा प्रत्येक वर्ष के लिए वार्षिक वृद्धि लागू करते हुए उपयुक्ततः बढ़ाया गया है।

इस विश्लेषण में इस प्रकार सुविचारित कुशलता फायदा वर्ष 2009 के लिए ₹0 142.72 लाख, वर्ष 2010 के लिए ₹0 149.28 लाख और वर्ष 2011 के लिए ₹0 156.15 है।

(xxiii). उपर्युक्त चर्चा के अधीन, पीएसए सिकाल द्वारा भेजे गए क्षमता विवरणों को संशोधित किया गया है। संशोधित लागत विवरण अनुलग्नक-III रूप में संलग्न किया गया है। इस विवरण द्वारा प्रकट किया गया परिणाम नीचे दी गई तालिका में सारबद्ध किया गया है:-

कंटेनर प्रस्तान प्रचालन आय (1999 प्रशुल्क स्तर पर) (₹0 लाखों में)			निवल अधिशेष (+)/घाटा (-) (₹0 लाखों में)			निवल अधिशेष (+)/घाटा (-) प्रचालन आय के % रूप में			औसत अधिशेष/ घाटा %
2009	2010	2011	2009	2010	2011	2009	2010	2011	
9430.67	9430.67	9430.67	4683.53	4044.25	3423.53	49.6%	42.8%	36.3%	42.9%

(xxiv). वर्ष 2002 प्रशुल्क संशोधन के अनुसार, पीएसए सिकाल ने बौधना/खोलना, नौचालन योजना, आदि के लिए प्रशुल्क मद का ब्रेकअप भेजा था जिसमें कम्प्यूटर हार्डवेयर और सॉफ्टवेयर संबंधी पूंजी और अनुरक्षण लागत पर व्यय के लिए संशोधित इस प्रकार का लगभग 80 प्रतिशत दर्शाया गया है। चूंकि कम्प्यूटर हार्डवेयर और सॉफ्टवेयर संबंधी व्यय की पूर्ति के लिए प्रारम्भिक प्रशुल्क मद विनिर्दिष्ट करने के लिए कोई औचित्य दिखाई नहीं देता है, इसलिए इस प्राधिकरण ने वर्ष 2002 के आने आदेश में बौधना/खोलना, नौचालन योजना और पर्यवेक्षण संबंधी प्रशुल्क मद को हटा दिया था और बौधना/खोलना के लिए प्रासंगिक ₹0 36/- प्रति बॉक्स की लागत को नौचालन के प्रमारों में शामिल किए जाने के लिए लिया गया था। वर्ष 2002 में पारित आदेश कार्यान्वित नहीं किया गया है, इसलिए पीएसए सिकाल बौधना/खोलना प्रमारों की वसूली को जारी रख सकता है और आय अनुमानन में शामिल भी कर सकता है।

प्रस्तावित दरमान में, पीएसए सिकाल ने बौधना/खोलना प्रमार को सामान्य कंटेनरों, पोतांतरण कंटेनरों/नौचालन कंटेनरों के नौचालन में आमेलित कर दिया है और तब 30 प्रतिशत प्रशुल्क वृद्धि प्रस्तावित की है जिसका अर्थ वर्ष 2002 में अनुमानित प्रशुल्क पर लगभग 90 प्रतिशत वृद्धि है। अधिकांश उपयोक्ताओं जैसे तूतीकोरिन स्टीमर एजेंट्स असोसिएशन, तूतीकोरिन कस्टम हाऊस एजेंट्स असोसिएशन तथा तूतीकोरिन पोर्ट हैंडलिंग एजेंट्स असोसिएशन ने अनुरोध किया है कि इस प्रशुल्क मद को खारिज किया जाना चाहिए। जैसाकि उपयोक्ता असोसिएशनों द्वारा सही ध्यान आकर्षित किया गया है कि पिछले प्रशुल्क आदेश में इस मामले पर पहले ही कार्यवाही की जा चुकी है और इसलिए इसे नौचालन प्रमारों में आमेलित करके अथवा अलग से भी इस प्रशुल्क की वसूली के लिए कोई औचित्य नहीं है। ऐसी स्थिति में, बौधना/खोलना आय को अलग रखते हुए आय तथा निवल अधिशेष स्थिति का विश्लेषण किया गया है और परिणाम नीचे दर्शाए गए हैं।

तूतीकोरिन शिप एजेंट्स असोसिएशन ने ध्यान आकर्षित किया है कि तटीय कंटेनर के लिए स्वीकार्य रियायती प्रशुल्क वर्ष 1999 का प्रशुल्क वसूल करने के मददेनजर पीएसए सिकाल द्वारा विस्तारित नहीं किया गया है। पोत परिवहन, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय के नीति निर्देशों के अनुसार, जलयान-तट स्थानांतरण, यार्ड से/को स्थानांतरण और घाटशुल्क के मामले में तटीय कंटेनर सामान्य कंटेनरों के लिए प्रशुल्क के 80

प्रतिशत पर रियायती प्रशुल्क के लिए हकदार हैं। वर्ष 1999 का प्रशुल्क तटीय कंटेनरों के लिए रियायती दर निर्धारित नहीं करता है। इस आदेश में तटीय कंटेनर के लिए निर्धारित रियायती प्रशुल्क के कारण कंटेनर प्रहस्तन राजस्व में कटौती का प्रभाव पीएसए सिकाल द्वारा प्रतिवेदित वर्ष 2008 के वास्तविक आधार पर परिकलित किया गया है। वर्ष 2007 और 2008 प्रहस्तित किए गए प्रतिवेदित वास्तविक यातायात से, तटीय कंटेनर को रियायत का प्रभाव रु0 146 लाख प्रतिवर्ष परिगणित किया गया है जिसे नीचे दर्शाई गई तालिका में सुविचारित किया गया है:-

(रु0 लाखों में)

विवरण	2009	2010	2011	जोड़
(i). लागत विवरण के अनुसार निवल अधिशेष	4683.53	4044.25	3423.53	12151.31
(ii). घटाएँ:				
(क). वर्ष 2008 के लिए पीएसए सिकाल द्वारा भेजे गए वास्तविक के आधार बॉधना/खोलना से आय (पूरे वर्ष के लिए यथानुपातित सितम्बर तक)	1143	1143	1143	3429
(ख). एमएसआरटीएच के नीति निदेशों के अनुसार तटीय कंटेनरों के लिए रियायत के कारण औसत राजस्व में कटौती का प्रभाव	146	146	146	438
जोड़ [(ii) (क) + (ख)]	1289	1289	1289	3867
(iii). बॉधना/खोलना, नौचालन योजना और पर्यवेक्षण प्रमारों से आय तथा तटीय कंटेनरों को रियायत को अलग किए जाने के पश्चात निवल अधिशेष (i-ii)	3394.53	2755.25	2134.53	8284.31
(iv). 1999 प्रशुल्क में लागत विवरण में यथा सुविचारित आय	9430.67	9430.67	9430.67	28292.01
(v). बॉधना/खोलना प्रमारों से प्राप्ति-योग्य आय और तटीय कंटेनरों को रियायत को अलग किए जाने के पश्चात आय {(iv)-(ii)}	8141.67	8141.67	8141.67	24425.01
प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में औसत निवल अधिशेष (रु0 8284.31 लाख/रु0 24425.01 लाख)				34% (औसत)

यहाँ पर यह ध्यान रखना प्रासंगिक है कि केवल बॉधना/खोलना, आदि से संबंधित आय को परिकलन से अलग रखा गया है क्योंकि इस प्रशुल्क मद को पूरी तरह से समाप्त कर दिया गया है। तथापि, तदनुरूपी व्यय को अलग नहीं रखा गया है जिसका अर्थ है यह सेवा प्रदान करने की प्रासंगिक लागत को नौभरण प्रमारों जैसी अन्य प्रशुल्क दरों द्वारा पूरा किया जाता है।

(क). लागत स्थिति के आधार पर, वर्ष 1999 में पारित आदेश के आधार पर प्रमार्य प्रशुल्क में 34 प्रतिशत कटौती किए जाने की जरूरत है और बॉधना/खोलना प्रमारों को समाप्त करना होगा। इस स्थिति के मद्देनजर, वर्ष 1999 प्रशुल्क में 30 प्रतिशत के ऊध्वमुखी संशोधन की माँग करने के पीएसए सिकाल के प्रस्ताव में कोई मेरिट नहीं है। पीएसए सिकाल ने अपने टर्मिनल पर प्रतिस्पर्धी प्रशुल्क के बारे में बार-बार उल्लेख किया है। केवल कुछ अन्य टर्मिनलों पर प्रमार्य उच्चतर प्रशुल्क हर कहीं समान प्रशुल्क औचित्यपरक नहीं होगा अथवा ऐसे प्रशुल्क को बाजार चालित प्रशुल्क नहीं बनाया जा सकता। स्वीकार्य प्रशुल्क के निर्धारण के लिए यह प्राधिकरण संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों और इस मामले में एमओसी से बँधा हुआ है।

(ख). यदि इस मामले और इससे संबंधित महत्वपूर्ण मुद्दों के इतिहास में जाए बिना अब निर्णित संशोधित प्रशुल्क पर एक नजर डाली जाए तो कोई कटौती करना बहुत ही कठोर दिखाई देगा। इस संबंध में यह ध्यान रखना होगा कि इस प्राधिकरण द्वारा किया गया विश्लेषण वर्ष 2005 के संशोधित प्रशुल्क के दिशानिर्देशों, सरकार द्वारा जारी नीति निर्देश और 17 अगस्त, 2005 के समझौता ज्ञापन पर आधारित है, जिस पर न केवल इस प्राधिकरण और सरकार ने बल्कि स्वयं पीएसए सिकाल ने भी हस्ताक्षर किए हैं।

अब आदेशित कटौती वर्ष 1999 के प्रशुल्क जो पीएसए सिकाल द्वारा अंगीकृत किए जाने के लिए स्वीकृत प्रचलित सीएचपीटी प्रशुल्क था, पर है। इसकी लागत और निदेश के आधार पर पीएसए सिकाल के लिए प्रशुल्क वर्ष 2002 के प्रशुल्क आदेश द्वारा पहली बार निर्धारित था। वर्ष 2002 प्रशुल्क

आदेश के संदर्भ में राजस्व स्थिति, जो पीएसए सिकाल द्वारा कार्यान्वित नहीं किया गया था, भी नीचे दी गई है—

(रु० प्रति टीईयू में)

(i).	1999 प्रशुल्क स्तर पर वर्ष 2009 से 2011 के लिए औसत वार्षिक राजस्व	1983.83
	घटाएँ: (क) हटाए गए बाँधना/खोलना प्रभारों से औसत राजस्व	240.44
	(ख) 2002 में आदेशित प्रशुल्क में 15% कटौती	261.51
	(रु० 1983.83 - 240.44) * 15%	501.95
(ii).	2002 प्रशुल्क स्तर पर औसत वार्षिक राजस्व (रु० 1983.83 - 501.95)	1481.88
(iii).	बाँधना/खोलना प्रभार को हटाने और 1999 प्रशुल्क में प्रस्तावित 34% कटौती के पश्चात औसत वार्षिक राजस्व	1150.64
	(क) हटाया गया बाँधना/खोलना = रु० 240.44	
	(ख) 35% कटौती (1983.83 - 240.44) * 34% = रु० 592.75	
	(ग) औसत राजस्व (रु० 1983.83 - 240.44 + 592.75) = रु० 1150.64	
(iv).	पूर्व अधिशेष की तीन किस्तों द्वारा यथा प्रतिनिधित्व अग्रिम में वसूल किया गया औसत वार्षिक राजस्व (रु० 2845.20 लाख * 3 वर्ष / 475377 TEUs * 3 वर्ष)	556.44
(v).	समीक्षा के पश्चात वास्तविक औसत राजस्व	1707.08
(vi).	2002 औसत राजस्व पर % वृद्धि (1707.08 - 1481.88) / 1481.88	15.20%

इसका अर्थ है वर्तमान कार्यवाही से वर्ष 2002 के प्रशुल्क स्तर पर 15 प्रतिशत की स्वीकार की गई होती, यदि वह आदेश कार्यान्वित किया गया होता। वास्तव में, इसमें कटौती की जानी चाहिए क्योंकि पीएसए सिकाल को रु० 556.40 प्रति टीईयू लेखा में लेना होगा जोकि पूर्वकाल में पूर्व अधिशेष द्वारा यथा प्रतिनिधित्व वर्ष 2002 प्रशुल्क कार्यान्वित नहीं करते हुए अग्रिम रूप में की गई वसूली है।

(xxv). उपर्युक्त पैरा (xxiii) और (xxiv) में स्पष्ट की गई लागत स्थिति के मददेनजर, इस प्राधिकरण ने आदेश दिनांक 8 दिसम्बर, 1999 द्वारा निर्धारित प्रशुल्क में बाँधना/खोलना, नौचालन प्रभार, अदि के लिए प्रशुल्क मद को समाप्त करने के अलावा 34 प्रतिशत तक कटौती करने और तदनुसार, अनुवर्ती अनुच्छेदों में की गई और चर्चाओं के अधीन, पीएसए सिकाल का संशोधित दरमान निर्धारित करने का निर्णय लिया है।

(xxvi). वर्ष 2002 के दरों के मान में शामिल कंटेनरों, खतरनाक कंटेनरों, सामान्य आकार से बड़े कंटेनरों जैसे कुछ शब्दों की परिभाषाएं चेन्नई कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड, विशाखा कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड जैसे अन्य निजी टर्मिनलों द्वारा अनुमोदित परिभाषाओं के अनुसार थोका संशोधित किए जाने का प्रस्ताव किया जाता है। ये संशोधित परिभाषाएं स्वीकार और संशोधित दरों के मान में शामिल की जाती हैं।

(xxvii). (क). पीएसए सिकाल ने हमारे अनुरोध पर पोतों की 'विदेशगामी' अथवा 'तटीय' के रूप में स्थिति निर्धारित करने के लिए प्रावधान और सभी महापत्तनों/निजी टर्मिनलों द्वारा साम्रा रूप से अपनाने के लिए इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित तटीय कंटेनरों के लिए विधायती प्रशुल्क से संबंधित प्रावधान शामिल किया है।

पीएसए सिकाल ने अपने संशोधित प्रस्तावित दस्तावेज़ में तटीय कंटेनर के लिए लागू रियायती प्रशुल्क अलग से निर्धारित नहीं किया है। इसकी बजाय इसने संगत अनुसूचियों में सामान्य शर्त शामिल की है। अन्य पत्तनों/निजी टर्मिनलों पर निर्धारण के अनुरूप तटीय कंटेनर के लिए पृथक दर निर्धारित करना उपयुक्त पाया गया है।

(ख). तटीय कंटेनरों के लिए रियायती प्रशुल्क पोत परिवहन, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय द्वारा जारी किए गए नीति निर्देशों के अनुसार, पात्र प्रशुल्क मदों अर्थात् जलयान-वट स्थानांतरण के बीच कंटेनर का संचालन समाविष्ट करना, घाट से भंडारण यार्ड/भंडारण यार्ड से घाट स्थानांतरण, कार्गो तथा कंटेनरों पर घाटशुल्क के लिए विदेशगामी कंटेनर हेतु निर्धारित प्रशुल्क के 60 प्रतिशत पर निर्धारित किए गए हैं। जैसाकि पहले उल्लेख किया गया है, तटीय यातायात को रियायत प्रदान करने का राजस्व प्रभाव इसकी दरों में संशोधन करने के समय वित्तीय मॉडल में सुविचारित किया गया है।

(xxviii). पीएसए सिकाल ने वर्णन किया है कि चूंकि पोत के आवागमन का समय लगभग 14 से 18 घंटे होता है, इसलिए विनिमय दर की नियमित समीक्षा से संबंधित प्रकथन शामिल करने की आवश्यकता नहीं है। चूंकि,

यह प्रावधान संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों का एक भाग है और इसे अन्य पत्तनों/निजी टर्मिनलों में समरूप निर्धारित किया गया है, इसलिए इसे पीएसए सिकाल के दरों के मान में भी शामिल किया जाता है।

- (xxix). पीएसए सिकाल ने डॉलर मूल्यवर्गित प्रशुल्क को रुपए के रूप में परिवर्तित करने के प्रयोजनार्थ टर्मिनल में पोत के बर्थिंग के वास्तविक समय की तारीख को मानने का प्रस्ताव किया है, ताकि विनिमय दर किसी विशेष पोत में जाने वाले सभी निर्यात बॉक्स पर लागू की जा सके और इस प्रकार बिलिंग प्रक्रिया सरल हो सके।

निर्यात कंटेनरों पर भंडारण प्रभार के मामले में चूंकि टीपीटी और पीएसए सिकाल, दोनों भंडारण और भंडारण प्रभार संग्रहित करने में शामिल हैं, इसलिए पत्तन परिसरों में कंटेनरों के आगमन की तारीख डॉलर मूल्यवर्गित दर को रुपए में परिवर्तित करने और आयात कंटेनरों पर भंडारण प्रभार के लिए प्रस्तावित है, टर्मिनल में पोत के एटीबी को ऐसे परिवर्तन के लिए दिन के रूप में माना जाना प्रस्तावित है।

प्रस्तावित शर्तें संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खण्ड 2.19.1 और 2.19.2, जो स्पष्टतः निर्दिष्ट करते हैं कि कंटेनरों के मामले में आयात कंटेनरों के मामले में पोत के प्रवेश का दिन और निर्यात कंटेनरों के मामले में पत्तन में कंटेनरों के आगमन का दिन ऐसे परिवर्तन के दिन के रूप में माना जाएगा, के अनुरूप नहीं पाई जाती हैं।

चूंकि, इस संबंध में विशिष्ट दिशानिर्देश हैं और यह भी मानते हुए कि इसे अन्य सभी महापत्तनों/निजी टर्मिनलों में समान रूप से कार्यान्वित किया जा रहा है, इसलिए केवल पीएसए सिकाल के मामले में ही साधारणतया स्वीकृत सिद्धांतों से विपथित होने के लिए तात्कालिक मामले में कोई असाधारण परिस्थितियां उत्पन्न होना नहीं पाया जाता है।

इसलिए, प्रस्तावित प्रावधान को संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों की शर्तों के अनुरूप संशोधित किया जाता है।

- (xxx). एजेंसी के परिवर्तन आदि से संबंधित प्रस्तावित कुछ प्रावधान कार्यविधिक मुद्दे अधिक हैं और प्रत्यक्षतः प्रशुल्क से संबंधित नहीं हैं। ऐसी शर्तों को संशोधित दरों के मान से हटाया जाता है।

- (xxxi). इसके अधिकांश लेन-देन कुछ आपवादिक मामलों को छोड़कर इलेक्ट्रॉनिक आंकड़ा अंतरण प्रणाली के माध्यम से किए जाने की सूचना है। पीएसए सिकाल ने पहले प्रयोक्ताओं से अपने वार्षिक कुल कारोबार का 3% जमा करने की एक शर्त प्रस्तावित की थी और ऐसे ग्राहकों से किसी दंडात्मक ब्याज के बिना 10 दिनों के भीतर राशि प्रेषित करना अपेक्षित है। इस अवधि के बाद भारतीय स्टेट बैंक की मूल ऋणदाय दर (पीएलआर) से 2% अधिक दंडात्मक ब्याज और अधिकतम 18% लगाया जाना प्रस्तावित है।

तत्पश्चात, इसने यह वर्णन करने के लिए कि ग्राहकों के साथ सभी लेन-देन उचित त्रिपक्षीय करार से केवल इलेक्ट्रॉनिक डाटा इंटरफेस (ईडीआई) के माध्यम से हैं, इस प्रावधान को संशोधित किया है। इसने संशोधित प्रस्तावित दरों के मान में प्रयोक्ताओं द्वारा विलंबित भुगतान/विलंबित वापसी अदायगी के लिए दंडात्मक ब्याज से संबंधित कोई प्रावधान प्रस्तावित नहीं किया है।

यह उल्लेख करना संगत है कि संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों विलंबित भुगतान/वापसी अदायगी के लिए दंडात्मक ब्याज से संबंधित प्रावधान का विशेष रूप से उल्लेख किया गया है। इसे सभी निजी टर्मिनलों और महापत्तनों के दरों के मान में समान रूप से निर्धारित किया गया है। इसे ध्यान में रखते हुए, दंडात्मक ब्याज से संबंधित प्रावधान को इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित संशोधित दरों के मान में, शामिल किया जाता है। भारतीय स्टेट बैंक की प्रचलित प्राइम लेंडिंग दर 13 प्रतिशत पर प्रतिवेदित की गई है। दंडात्मक ब्याज दर 15 प्रतिशत पर निर्धारित की गई है जो भारतीय स्टेट बैंक की मौजूदा प्राइम लेंडिंग दर से 2 प्रतिशत अधिक है।

- (xxxii). आयात लदे कंटेनर को सीमाशुल्क अधिनियम की धारा 48 के अधीन निपटान के लिए गोदी से परे सीएफएस में अंतरित किया जाना प्रस्तावित है, अगर ऐसा कार्गो अगस्त, 2005 में सीमाशुल्क द्वारा जारी अधिसूचना के आधार पर उतराई की तारीख से 30 दिनों के भीतर नहीं हटाया जाता है।

पीएसए सिकाल द्वारा अग्रेषित सीमाशुल्क अधिसूचना में उल्लेख है कि अदायित आयात लदे कंटेनरों को सीमाशुल्क अधिनियम की धारा 48 में यथा प्रदत्त 30 दिन पूरा होने के बाद आईसीडी/सीएफएस में अंतरित किया जाए।

महापत्तन न्यास अधिनियम (एमपीटी), 1963 की धाराओं 61 और 62 के अधीन निर्दिष्ट समय-सीमा के भीतर परिसर से नहीं हटाई गई सामग्रियों के निपटान अथवा दरें या किराया अदा नहीं करने पर, शर्तें निर्दिष्ट की गई हैं।

प्रस्तावित प्रावधान को किसी अन्य महापत्तन/निजी टर्मिनलों के बंधों के मान में निर्धारित किया नहीं पाया गया है। इसे ध्यान में रखते हुए, इसे पीएसए सिकाल के दरों के मान में शामिल नहीं किया जाता है। लाइसेंस करार का अनुच्छेद 6.1.9 भी विनिर्दिष्ट करता है कि लाइसेंसधारी महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 के प्रावधानों के अनुसार सामानों और/अथवा परेषण के निपटान के लिए कदम उठाएगा। ऐसी स्थिति में, यह जरूरी नहीं है कि दरमान में पीएसए सिकाल द्वारा प्रस्तावित प्रावधान शामिल किया जाए।

- (xxxiii). खतरनाक कार्गो कंटेनरों के लिए सभी लागू प्रभारों पर 25% के प्रीमियम का प्रस्ताव किया जाता है। संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों में सभी लागू प्रभारों पर न होकर, बल्कि खतरनाक कंटेनरों के प्रहस्तन प्रभारों और भंडारण प्रभारों पर केवल उल्लिखित स्तर पर प्रीमियम वसूल करने का प्रावधान किया गया है।

सीसीटीएल के मामले में खतरनाक कंटेनरों पर प्रीमियम प्रहस्तन प्रभारों पर 25% निर्धारित है और वीसीटीपीएल के मामले में यह प्रहस्तन प्रभारों और भंडारण प्रभारों, केवल दोनों पर निर्धारित किया गया है। इन टर्मिनलों पर उपस्थित स्थिति के आधार पर और संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसरण में भी खतरनाक कंटेनरों पर प्रीमियम प्रहस्तन प्रभारों और भंडारण प्रभारों के 25% पर निर्धारित किया गया है।

सामान्य आकार से बड़े कंटेनरों के मामले में भी इसने सभी लागू प्रभारों पर 25% प्रीमियम का प्रस्ताव किया है। यहां यह उल्लेख करना उचित है कि इस प्राधिकरण ने चेन्नई कंटेनर लिमिटेड और इंडिया गेटवे टर्मिनल्स प्राईवेट लिमिटेड के मामले में सामान्य आकार से बड़े कंटेनरों के प्रहस्तन प्रभारों पर उल्लिखित स्तर पर प्रीमियम निर्धारित किया है। विशाखा कंटेनर टर्मिनल्स प्राईवेट लिमिटेड के मामले में यह प्रीमियम कंटेनरों के सामान्य से बड़े आकार के कारण डेर लगाने के प्लॉटों के मामले में हानि होने के बारे में प्रचालक द्वारा किए गए अनुरोधों के आधार पर भंडारण प्रभारों पर भी लगाया गया था। इस संबंध में पूर्ववर्ती निर्णयों के आधार पर सामान्य आकार से बड़े कंटेनरों के मामले में भी प्रहस्तन प्रभारों और भंडारण प्रभारों पर 25% प्रीमियम निर्धारित किया गया है।

- (xxxiv). यद्यपि, प्रत्येक प्रशुल्क मद के औचित्य का मूल्यांकन करने के लिए पीएसए सिकाल से कार्यकलाप-वार लागत निर्धारण प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया था, लेकिन यह ऐसे व्योरे प्रस्तुत नहीं कर सका, क्योंकि इसके पास प्रत्येक उपस्कर और सेवाओं के अधीन लागत का विभाजन करने की प्रणाली नहीं है। इसलिए, प्रशुल्क समग्र लागत स्थिति के आधार पर निर्धारित किया गया है। यह स्वीकार करना होगा कि संपूर्ण टर्मिनल के लिए विचारित समग्र लागत स्थिति में पीएसए सिकाल द्वारा अनुमानित सभी अनुमत्य प्रचालन व्यय शामिल हैं। इसका अर्थ है कि लागत संबंधी घाटे, यदि कोई है, की सेवाओं के किसी एक घटक के अंतर्गत किसी अन्य घटक में उपलब्ध अधिशेष द्वारा क्षतिपूर्ति की जाती है, क्योंकि प्रशुल्क अलग-अलग प्रदान की जाने वाली सेवाओं की लागत के संदर्भ में पूर्णतया मेल नहीं खाते हैं।

- (xxxv). पीएसए सिकाल ने संयुक्त बॉक्स दर की बजाए मदकृत प्रशुल्क ढांचे को जारी रखने का प्रस्ताव किया है। यह उल्लेख करना संगत है कि अनेक अन्य निजी टर्मिनलों के लिए संयुक्त बॉक्स दर निर्धारित की गई है। वस्तुतः, संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देश भी घाट शुल्क सहित विभिन्न प्रचालनों के लिए संयुक्त बॉक्स दर निर्धारित करने और संयुक्त बॉक्स दर में शामिल यदि कोई सेवाएं प्रदान नहीं की जाती हैं, तो उनके लिए रियायत प्रस्तावित करने को प्रोत्साहित करते हैं। इसलिए, पीएसए सिकाल को अगली प्रशुल्क समीक्षा के समय संयुक्त बॉक्स दर प्रस्तावित करने पर विचार करने का परामर्श दिया जाता है।

- (xxxvi). पीएसए सिकाल ने हमारे अनुरोध पर अपने दरों के मान में एक उपयुक्त शर्त शामिल की गई है कि तटीय यात्रा अथवा विलोमतः यात्रा के लिए किसी भारतीय पत्तन पर बाद में पोतांतरण हेतु उसके टर्मिनल पर किसी विदेशी पत्तन से आए हुए कंटेनर को उतारने के संबंध में विदेशगामी पोतों के लिए निर्धारित पोतांतरण दर का 50% और तटीय श्रेणी के लिए निर्धारित उक्त दर का 50% वसूल किया जाएगा। प्रस्तावित संशोधन सरकार के संबंधित नीतिगत निर्णय के अनुसार है और इसलिए इसे स्वीकार किया जाता है।

- (xxxvii). प्रशुल्क दिशानिर्देशों में उल्लेख किया गया है कि पत्तन की वजह से तर्कसंगत स्तर से आगे होने वाले विलंबों के लिए प्रयोक्ताओं को कोई भुगतान नहीं करना होगा। इसके मद्देनजर, जब प्रयोक्ता द्वारा अनुरोध किया जाता है और उस अवधि के दौरान पीएसए सिकाल किसी खाली कंटेनर की सुपुर्दगी करने/उसे हटाने की स्थिति में नहीं है, तब कोई भंडारण प्रभार अर्जित नहीं होंगे का उल्लेख करते हुए एक प्रावधान शामिल करने का सुझाव दिया गया है। पीएसए सिकाल ने तर्क दिया है कि इस संबंध में राष्ट्रीय सहमति होनी चाहिए और सभी टर्मिनलों को इसका पालन करना चाहिए। यह उल्लेख करना संगत है कि यह प्राधिकरण इंडिया गेटवे टर्मिनल्स प्राईवेट लिमिटेड (आईजीटीपीएल), विशाखा कंटेनर टर्मिनल्स प्राईवेट लिमिटेड (वीसीटीपीएल), न्यू मंगलूर पत्तन न्यास (एनएमपीटी), चेन्नई पत्तन न्यास (सीएचपीटी), विशाखापट्टणम पत्तन न्यास (वीपीटी),

गेटवे टर्मिनल्स इंडिया प्राइवेट लि० (जीटीआईपीएल) जैसे निजी टर्मिनलों और पत्तन न्यासों के दरों के मान में यह शर्त पहले ही निर्धारित कर चुका है, जिनके बारे में संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों की अधिसूचना के बाद में निर्णय किया गया था। इसलिए, संबंधित प्रावधान पीएसए सिकाल के दरों के मान में शामिल किया जाता है।

चूंकि, पीएसए सिकाल द्वारा प्रहस्तन किए जाने वाले पोतों के लिए बर्थ किराया प्रभार लाइसेंस करार के अनुसार टीपीटी द्वारा संग्रहित किए जाएंगे, इसलिए इस प्राधिकरण ने पीएसए सिकाल को सलाह दी थी कि यदि कोई पोत पीएसए सिकाल की तट आधारित सुविधा के खराब होने अथवा अनुपलब्धता के कारण अथवा पीएसए सिकाल पर आरोप किन्हीं अन्य कारणों से निष्क्रिय रहता है तो इसके टर्मिनल में पोत के निष्क्रिय रहने की अवधि के लिए तृतीकोरिन पत्तन न्यास को देय बर्थ किराया प्रभारों के समकक्ष छूट प्रदान की जाएगी। यह बात इस सिद्धांत से उभरती है कि पत्तन/प्रचालकों की वजह से तर्कसंगत सीमा से आगे के विलंबों के लिए प्रयोक्ता को कोई भुगतान नहीं करना होगा। तथापि, पीएसए सिकाल ने तर्क दिया है कि अनेक अवसरों पर इसकी बेहतर उत्पादकता के कारण इसके फेरों की गति तेज रही है, जिसके लिए पोतों/एमएलओ को कम बर्थ उपयोग के लिए कोई अतिरिक्त भुगतान नहीं करना पड़ता है। इसलिए, इसने इस शर्त को शामिल नहीं करने का अनुरोध किया है, क्योंकि इसके परिणामस्वरूप अनेक विवाद उत्पन्न हो जाएंगे।

इस संदर्भ में, यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि इंडिया गेटवे टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड, चेन्नई कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड, गेटवे टर्मिनल इंडिया प्राइवेट लिमिटेड (जीटीआईपीएल), विशाखा कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड आदि के दरमान में यह शर्त पहले ही निर्धारित की गई है। कुछ महापत्तनों के मामले में भी यह शर्त निर्धारित की गई है कि पत्तन पर आरोप्य कारणों से पोतों के निष्क्रिय रहने की अवधि के लिए बर्थ किराया प्रभार प्रभार्य नहीं होगा।

ऐसा कोई कारण दिखाई नहीं देता कि इस संबंध में अन्य टर्मिनलों के मामले में निर्धारित कोई प्रावधान विशेषकर पीएसए सिकाल के लिए लागू क्यों नहीं किया जाना चाहिए, जबकि ऐसा प्रावधान सरकार द्वारा जारी प्रशुल्क नीति संबंधी दिशानिर्देशों में निर्धारित सिद्धांतों पर आधारित है। टर्मिनल से संबंधित कारणों के आधार पर किसी पोत के बेकार खड़े रहने की अवधि के दौरान अर्जित बर्थ किराए के बराबर रियायत की अनुमति देने के लिए पीएसए सिकाल के संबंध में एक उपयुक्त शर्त पीएसए सिकाल के दरों के मान में शामिल की जाती है।

(xxxviii). पोतांतरण कंटेनरों के लिए प्रहस्तन प्रभारों, शट-आउट कंटेनर के लिए प्रभारों, भंडारण प्रभारों इत्यादि के मामले में 20 फुट वाले और 40 फुट वाले कंटेनरों के बीच विभेदक प्रशुल्क संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार नहीं पाया गया है। इन मदों के लिए प्रशुल्क में विभेदक को संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार संशोधित किया जाता है।

(xxxix). पीएसए सिकाल ने 1999 के दरों के मान में निर्धारित लिफ्ट-ऑन/लिफ्ट-ऑफ में अंतर करने संबंधी प्रभारों और अंतरण क्रेन तथा किन्हीं अन्य क्रेनों द्वारा अतिरिक्त संघलनों को हटाने का प्रस्ताव किया है और इन दोनों मदों को मिलाने के पश्चात एक युक्तियुक्त प्रशुल्क प्रस्तावित किया है। यह यौक्तिकीकरण प्रयोक्ताओं द्वारा प्रयोग किए जाने वाले उपस्कर की किस्म चुनने को हतोत्साहित करने के लिए 2002 के पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान भी प्रस्तावित किया गया था। इसे तर्कसंगत पाया गया था और पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान स्वीकार किया गया था तथा वर्तमान प्रस्ताव में भी इस संशोधन को स्वीकार किया जाता है।

(xL). रीफर कंटेनरों को बिजली आपूर्ति के लिए प्रभार वसूल करने की इकाई को वर्तमान 8 घंटे के आधार को संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार 4 घंटे के आधार पर संशोधित करने का प्रस्ताव किया जाता है।

(xLi). परित्यक्त किए गए कंटेनरों के मामले में भंडारण प्रभार वसूल करने के लिए समय-सीमा निर्धारित करने वाली प्रस्तावित टिप्पणी को पूर्णतया प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 5.8.3 के अनुसार नहीं पाया जाता है। इसने केवल इस खंड की केवल अंतिम शर्त निर्धारित की है और तर्क दिया है कि यह नई सीमा-शुल्क अधिसूचना के अनुसार है।

संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार संबंधित शर्तों को पीएसए सिकाल के दरों के मान में शामिल किया जाता है।

निशुल्क अवधि के निर्धारण के समय के बारे में इसके दरों के मान में प्रस्तावित अन्य प्रावधानों को संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों और अन्य प्राइवेट टर्मिनलों में शर्तों के अनुरूप पाया जाता है और इसलिए स्वीकार किया जाता है।

(xLii). इसने विविध सेवाओं के लिए वर्ष 2002 में पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान अनुमोदित स्तर के आसपास प्रमारों का प्रस्ताव किया है। यह सीसीटीएल की अनुमति देने के लिए अतिरिक्त प्रमार, केरबदल और कंटेनरों के ट्रक में लदान के लिए प्रमारों, प्रयोक्ता के अनुरोध पर रद्दकरण प्रमारों से संबंधित है। कुछ प्रयोक्ताओं ने इन आधारों पर प्रस्तावित प्रमारों पर आपत्ति की है कि ये नई प्रविष्टि हैं और ये सेवाएं इस समय निशुल्क प्रदान की जा रही हैं। इनमें से अधिकतर प्रशुल्क पिछले प्रशुल्क संशोधन में पहले ही अनुमोदित किए गए थे। सीसीटीएल, वीसीटीपीएल इत्यादि जैसे अन्य निजी टर्मिनलों के दरों के मान में भी ऐसी विविध सेवाओं के लिए प्रशुल्क निर्धारित किया गया है। इसके मद्देनजर और यह मानते हुए कि ये प्रयोक्ताओं के अनुरोध पर प्रदान की जाने वाली वैकल्पिक सेवाएं हैं, इसलिए प्रस्तावित प्रशुल्क मर्दे 2002 के आदेश में अनुमोदित स्तर पर जारी रह सकती हैं।

कंटेनर की स्थिति बदलने के मामले में, इसने डॉलर मूल्यवर्गित दर प्रस्तावित की है। इस मद को डॉलर में मूल्यवर्गित करने का कोई पर्याप्त कारण नहीं है। इसलिए, यह प्राधिकरण वर्ष 2002 के आदेश में इस मद के लिए अनुमोदित के अनुसार रुपया मूल्यवर्गित प्रशुल्क की अनुमति प्रदान करता है।

(xLiii). आगंतुक प्रवेश शुल्क जैसी अन्य सेवाओं के लिए प्रमार सीसीटीएल में निर्धारित स्तर पर प्रस्तावित किए जाते हैं। फोटोग्राफी के लिए प्रशुल्क में 30% की वृद्धि किए जाने का प्रस्ताव है। चूंकि, ये विविध सेवाएं हैं, इसलिए प्रस्तावित प्रशुल्क अनुमोदित किया जाता है। इससे इसकी राजस्व स्थिति पर कोई विशेष प्रभाव नहीं पड़ता है।

इसने कुछ दस्तावेजों के लिए 100/-रुपए प्रति विवरण और ग्राहकों के अनुरोध पर प्रदान की गई विशेष सेवाओं के लिए 1,000/-रुपए प्रति विवरण/रिपोर्ट का प्रशुल्क भी प्रस्तावित किया है। इसने विशेषज्ञ प्रणाली सेवाओं शब्दों की परिभाषा दी है, क्योंकि यह प्रमार विशेष रिपोर्ट तैयार करने, इसकी प्रणाली से सूचना तैयार करने के लिए लागू हैं, ये कार्य नेमी किस्म के नहीं हैं और ग्राहकों के अनुरोध पर आधारित हैं। चूंकि, ये प्रयोक्ताओं के अनुरोध पर प्रदान की जाने वाली विविध किस्म की वैकल्पिक सेवाएं हैं, इसलिए इसे स्वीकार किया जाता है।

(xLiv). संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार, निजी प्रघालकों को टर्मिनल के बेहतर कार्यनिष्पादन के लिए प्रोत्साहन और न्यूनतम (बैचमार्क) स्तर से नीचे कार्यनिष्पादन के लिए हतोत्साहन दिए जाने का प्रस्ताव है। इसके इस दावे के बावजूद कि यह उत्पादकता और प्रशुल्क के मामले में सर्वाधिक कुशल टर्मिनल है, फिर भी इसने दक्षता से संबद्ध कोई प्रशुल्क प्रस्तावित नहीं किया है। पीएसए सिकाल को अपने टर्मिनल में एक उपयुक्त दक्षता संबद्ध प्रशुल्क योजना (इंफ्लैटी)-लागू करने की संभावनाओं का पता लगाने का परामर्श दिया गया है।

(xLv). कुछ प्रस्तावित प्रावधानों, जोकि अन्य महापत्तनों/निजी टर्मिनलों में लागू सामान्य शर्तों और संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के प्रावधानों के अनुरूप नहीं हैं, को संशोधित किया जाता है।

(xLvi). संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देश तीन वर्षों का प्रशुल्क वैधता चक्र निर्धारित करते हैं। जैसा ऊपर पहले उल्लेख किया गया है, इस विश्लेषण में सुविधारित लागत-स्थिति तीन वर्षों अर्थात् 2009, 2010 और 2011 के लिए है। इस विश्लेषण के प्रयोजन के लिए सुविधारित वित्तीय स्थिति 31 दिसम्बर, 2011 तक है, अतः संशोधित दरमान की वैधता भी 31 दिसम्बर, 2011 को समाप्त हो जाएगी।

27.1. परिणामस्वरूप, और उपर्युक्त कारणों से, और समग्र विचार-विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण पीएसए सिकाल का संशोधित दरमान अनुमोदित करता है जो अनुलग्नक-IV रूप में सलग्न किया गया है।

27.2. संशोधित दरमान इस आदेश के भारत के राजपत्र में अधिसूचना की तारीख से 30 दिनों की समाप्ति के पश्चात् प्रभावी होगा और 31 दिसम्बर, 2011 तक प्रभावी रहेगा। प्रदान किया गया अनुमोदन स्वतः समाप्त हो जाएगा बशर्त इस प्राधिकरण द्वारा विशेष रूप से विस्तारित नहीं किया गया हो।

27.3. पीएसए सिकाल का प्रशुल्क पत्तन द्वारा भेजी गई सूचना और विश्लेषण में यथा स्पष्ट किए गए अनुमानों के आधार पर निर्धारित किया गया है। निर्धारित प्रशुल्क वैधता अवधि के दौरान, किसी भी समय, यदि इस प्राधिकरण को ऐसा लगता है कि वास्तविक स्थिति सुविधारित अनुमानों से काफी भिन्न है अथवा इसमें स्वीकृत अनुमानों से विपथन है तो यह प्राधिकरण पीएसए सिकाल से अपेक्षा कर सकता है कि वह अपने प्रशुल्क की समीक्षा और संशोधित प्रशुल्क में ऐसी भिन्नताओं के कारण प्रोदभूत लाभ को पूर्णतः समायोजित किए जाने के लिए प्रस्ताव दाखिल करे।

27.4. इस संबंध में, पीएसए सिकाल से अनुरोध है कि वर्ष की प्रत्येक तिमाही की समाप्ति के 15 दिनों के भीतर वास्तविक प्रत्यक्ष तथा वित्तीय निष्पादन की रिपोर्ट उसी प्रारूप में भेजें जिसमें प्रशुल्क प्रस्तावों के लिए लागत विवरण दाखिल किए जाते हैं। इस रिपोर्ट में प्रभावी प्रशुल्क के निर्धारण के लिए विश्वास किए गए अनुमानों से भिन्नता के कारण भी होने चाहिए। यदि दो निरन्तर तिमाही अवधि के लिए वास्तविक और अनुमानों के बीच (+)/(-) 20% का अंतर पाया जाता है तो टीएमपी अनुसूचित समीक्षा के लिए संबद्ध प्रचालक को अपना प्रस्ताव जमा करने के लिए कहेगा। यदि पीएसए सिकाल टीएमपी द्वारा निर्धारित की जाने वाली समय सीमा के भीतर प्रशुल्क प्रस्ताव दाखिल करने में असफल रहता है तो यह प्राधिकरण प्रशुल्क की समीक्षा के लिए अपनी ओर से कार्यवाही शुरू करेगा।

ब्रह्म दत्त, अध्यक्ष

[विज्ञापन III/4/143/2008-असा.]

अनुलग्नक-I

पीएसए सिकाल द्वारा अर्जित कुशलता फायदे का परिकलन

I प्रचालन और प्रत्यक्ष श्रमिक लागत

क्र.सं.	विवरण	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
1	थुफ्ट टीईयू में	234929	294298	320298	355959	432089	475377	475377
2	कर्मचारियों की संख्या	113	157	161	176	159	152	152
3	कुल श्रमिक लुम्ब (₹0 लाखों में)	379.72	387.77	447.56	510.79	477.89	487	509.40
4	लागू वृद्धि कारक			6.44	4.5	5.4	4.6	4.6
	संचयी वृद्धि			1.0644	1.112	1.172	1.228	1.283
5	उपपुस्तक दर पर वृद्धि-वापसी लागू करने के पश्चात कुल श्रमिक लागत (₹0 लाखों में)	379.72	387.77	420.50	459.34	407.78	397.23	397.04
6	कम की गई लागत पर प्रति टीईयू श्रमिक लागत (₹0 में)	161.83	131.76	131.28	129.04	94.87	83.56	83.56
7	औसत लागत प्रति कर्मचारी (₹0 में)	148.70		130.16			87.16	
8	प्रत्येक वर्ष 2005 से 2006 और 2007 से 2009 के दौरान अर्जित प्रति टीईयू कर्मचारी लागत, यदि कोई हो, में कटौती			18.53			43.00	
9	कुशलता फायदे के परिकलन के लिए सुविचारित उस पर अर्जित 50% कटौती			8.27			21.50	

II उपस्कर चालन और अनुसूचित लागत

क्र.सं.	विवरण	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
	थुफ्ट टनों में	234929	294298	320298	355959	432089	475377	475377
क	विजली							
1	विजली लागत	127.20	138.80	161.80	174.80	202.20	209.00	218.00
2	निर्धारित लागत	29	29	43	45	48	55	57
3	परिवर्तनीय लागत (1-2)	98.2	109.8	118.8	129.8	154.2	154	161
4	पीएसए सिकाल द्वारा यथा प्रेषित विजली की दर प्रति इकाई	5.00	5.00	5.25	5.51	5.00	5.00	5.23
5	प्रति टीईयू विजली उपयोग इकाईयों में	8.36	7.46	7.06	6.62	7.14	6.49	6.49
6	औसत विजली उपयोग प्रति टीईयू (2008 के अपकट प्रशुल्क विरा-निर्देश 8 इकाईयों प्रति टीईयू पर विजली के लिए उपयोग प्रतिमानक निर्धारित करता है)	7.91		6.84			6.71	
7	प्रत्येक वर्ष 2005 से 2006 और 2007 से 2009 के दौरान अर्जित विजली के उपयोग में कटौती, यदि कोई हो			1.07			0.13	
8	कुशलता फायदे के परिकलन के लिए सुविचारित उस पर अर्जित 50% कटौती			0.53			0.07	

क्र.	विवरण	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
1	ईंधन लागत	157.60	216.00	362.00	448.00	496.00	872.00	596.00
2	गैरसह संचालन द्वारा बचत प्रेषित दर प्रति लिटर	21.67	24.00	32.00	33.60	34.60	33.50	35.04
3	ईंधन उपयोग लिटरों में प्रति टोईयू	3.06	3.06	8.531667	3.75	3.386845	3.8918075	3.589934517
4	औसत ईंधन उपयोग प्रति टोईयू (2006 के अपरान्त प्रमुख दिशानिर्देश 4 लिटर प्रति टोईयू पर ईंधन के लिए उपयोग प्रतिमान निर्धारित करता है)	3.06		3.64			3.52	
5	प्रचंड वर्ष 2006 से 2008 और 2007 से 2009 के दौरान अधिकतम बिजली के उपयोग में कटौती प्रति कोई टी						6.12	
6	कुरालता कायदा के अंतर्गत के लिए सुविचारित ईंधन के उपयोग में कटौती प्रति कोई टी						6.46	

ग	मरम्मत और अनुदान लागत	2005	2006	2007	2008	2009		
	मरम्मत और अनुदान लागत वार्षिक लेखों से मंडारों और पूर्ण सहित	117.83	128.33	224.15	302.64	275.9	394.67	412.6213333
2	मरम्मत और अनुदान लागत 2004 के स्तर पर लागू के लिए 2009 से कम किया गया (मूल्य लागत के लिए 4 में बढ़ा दिया गया)	118	128	210.59	272.16	235.41	321.91	321.76
3	परिचर्याओं का सकल प्रबंध	8972	8906	12365	12511.15	12545.09	12545.09	12565.09
4	कम किए गए मरम्मत और अनुदान सकल प्रबंध के % रूप में	1.33%	1.44%	1.70%	2.18%	1.88%	2.56%	2.56%
5	औसत मरम्मत और अनुदान लागत सकल प्रबंध के % रूप में	1.38%		1.94%			2.3%	
6	प्रबंध 2005 से 2008 और 2007 से 2009 के दौरान अधिकतम कटौती, यदि कोई हो।							

III वर्ष 2006 से 2011 के लिए सुविचारित कुल कुरालता कायदा

क्र.सं.	विवरण	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
1	कुल टनो में	326346	368869	432869	476377	476377	476377	476377
2	प्रचालन लागत							
(i)	श्रमिक की प्रति टोईयू लागत में कुरालता कायदा उपबंधों में (अनुबंध 1 क्र.सं. 9)	8.27	8.27	21.50	21.50	21.50	21.50	21.50
(ii)	श्रमिक लागत में कुरालता कायदा (90 लाखों में)	26.48	28.42	92.96	102.21	102.21	102.21	102.21
(iii)	प्रसंगिक बुद्धि प्रकार लागू करने के पर्याप्त कुरालता कायदा जबसे आकार दर की की गई थी (90 लाखों में) (1*II)	26.18	33.72	106.38	126.31	131.13	137.17	143.47
3	बिजली लागत							
(i)	बिजली उपयोग में प्रति कायदा प्रति टोईयू (II क्र.सं. 8 से)	0.63	0.63	0.06	0.06	0.06	0.06	0.06
(ii)	पर प्रति इकाई	5.90	5.00	5.25	5.51	5.90	5.23	5.47
(iii)	बिजली लागत में कुरालता कायदा (90 लाखों में) (1*II) (II)	5.68	9.52	1.42	1.64	1.66	1.66	1.62
4	ईंधन लागत							
(i)	लिटर उपयोग प्रति टोईयू (II क्र.सं. 6 से)	0.00	0.00	0.06	0.06	0.06	0.06	0.06
(ii)	पर प्रति लिटर	5.40	6.06	6.64	6.88	16.10	10.56	11.05
(iii)	ईंधन लागत में कुरालता कायदा (1*II) (II)							
	कुल कुरालता कायदा	36.76	42.24	118.94	136.92	142.73	149.28	156.15

पूर्व अवधि के लिए पीएसए सिक्काल को प्रोद्वृत्त फावदा/नुकसान का विवरण

[illegible]

अनुलग्नक-III

पीएसए सिकाल टर्मिनल्स लिमिटेड के प्रशुल्क निर्धारण के लिए लागत विवरण

रु. लाखों में

क्र.सं.	विवरण	वर्तमान प्रशुल्क पर पीएसए सिकाल द्वारा यथा प्रेषित		टीएसएपी द्वारा संशोधित वास्तविकताएं/अनुमान			
		सितम्बर 2008 तक 2008 वास्तविक	2009 अनुमान	उत्पन्न संशोधनों के साथ सम्पूर्ण वर्ष के लिए समायोजित 8 महीनों के यथानुपात के लिए पीएसए सिकाल द्वारा प्रेषित वास्तविक	2009	2010	2011
	यातायात (टीईयू. में)	356533	300000	475377	475.377	475.377	475.377
I	कुल प्रचालन आय						
	(i) कंटेनर प्रहसन आय	7073	6531	9431	9430.67	9430.67	9430.67
	(ii) अन्य	178		237	237	237	237
	कुल आय	7251	6531	9668	9668	9668	9668
II	प्रचालन लागत (मूल्यभास अतिरिक्त)						
	(i) प्रचालन और प्रत्यक्ष लेबर	365	612	487	509.05	532.47	556.96
	(ii) उपकरण धालन लागत						
	(क) बिजली लागत	157	1310	209	218.96	229.03	239.57
	(ख) ईंधन लागत	429		572	598.31	625.83	654.62
	(ग) मरम्मत और अनुदान	296		395	412.82	431.81	451.67
	उपजोड़ (क+ख+ग+घ)	882	1310	1176.00	1230.10	1286.68	1345.87
	(iii) सैयट्टी/रजस्व हिस्सा	3830	4411	2392.98	3275.34	3995.83	4692.25
	(iv) उपकरण किराया	34	590	45.33	47.42	49.60	51.88
	(v) अन्य व्यय	242	62	321.34	337.51	353.03	369.27
	जोड़ (i से viii)	5354	6986	4422.32	5399.42	6217.61	7016.23
III	मूल्यभास	984	843	1312.00	1312.00	1312.00	1312.00
IV	उपरिचय						
	(i) प्रधान और प्रशासन उपरिचय	121	140	161.33	168.75	178.52	184.64
	(ii) सामान्य उपरिचय	113	398	150.67	157.60	164.85	172.43
	(iii) प्राथमिक और अग्रजट भूगलान इट्टा खाता	34	44	24.54	24.54	24.54	24.54
	(iv) टर्मिनल प्रचालन प्रणाली के लिए लाइसेंस शुल्क	0	77	0.00	0.00	0.00	0.00
	जोड़ (i से iv)	267	658	336.54	350.89	368.90	381.61
	कुल व्यय	6605	8486	6070.86	7062.31	7895.52	8709.84
V	अधिशेष	646	-1954	3597.14	2605.89	1772.48	958.16
VI	निर्बाजित पूंजी	7755	4993	4167.48	2830.94	1494.40	157.86
VII	आरओसीई - अधिकतम स्वीकार्य (16%)	931	749	666.80	424.64	224.16	23.68
VIII	निवल अधिशेष / घाटा	-284	-2703	2930.34	2181.05	1548.32	934.48
IX	कुशलता कायदा			136.92	142.72	149.28	156.15
X	निवल अधिशेष / घाटा कुशलता कायदा (viii-ix) के परचात	-284	-2703	2793.42	2038.33	1399.04	778.33
XI	निवल अधिशेष/घाटा प्रचालन आय के % रूप में			29.62%	21.61%	14.84%	8.25%
XII	पीएसए सिकाल की प्रोदभूत कायदा/लाभ नवम्बर 2002 से दिसम्बर 2002 अवधि के लिए				13226.01		
XIII	पूर्व प्रोदभूत यदि जनवरी 2008 से दिसम्बर 2010 के पांच वर्षों में बांटा जाता है और अगले प्रशुल्क चक्र में समायोजित किया जाने वाला शेष				2645.20	2645.20	2645.20
XV	पूर्व प्रोदभूत के समायोजन के परचात निवल अधिशेष और उसपर व्याज ((X+XII+XIV)				4683.53	4044.25	3423.53
XVI	निवल अधिशेष पूर्व प्रोदभूतों के समायोजन के परचात प्रचालन आय के % रूप में				49.66%	42.88%	36.30%
XVII	औसत निवल अधिशेष पूर्व प्रोदभूतों के समायोजन के परचात प्रचालन आय के % रूप में				42.95%		

अनुलग्नक-IV

पीएसए सिकाल टर्मिनल्स लिमिटेड

दरों का मान

प्राक्कथन :

इस दरों के मान में, तृतीकोरन कंटेनर टर्मिनल में प्रदत्त सेवाओं और सुविधाओं के प्रयोग के लिए पीएसए सिकाल टर्मिनल्स लिमिटेड को समय-समय पर देय प्रभारों का उल्लेख किया गया है।

1. परिभाषाएं

इस दरों के मान में जब तक कि संदर्भ के अनुसार अन्यथा अपेक्षित न हों, निम्नलिखित परिभाषाएं लागू होंगी :-

- (i) 'तटीय पोत' का अभिप्राय किसी ऐसे पोत से होगा, जो भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में स्थित किसी अन्य पत्तन अथवा स्थान के बीच व्यापार में संलग्न है और जिसके पास सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस है।
- (ii) 'कंटेनर' का अभिप्राय मानक आईएसओ कंटेनर से है, जो कार्गो की ढुलाई और ढेर लगाने के लिए उपयुक्त है तथा एक इकाई के रूप में प्रहस्तन किए जाने योग्य है और कंटेनर स्प्रेंडर के साथ क्रेन द्वारा उठाए जाने योग्य है।
- (iii) 'विदेशगामी पोत' का अभिप्राय तटीय पोत से भिन्न किसी अन्य पोत के लिए होगा।
- (iv) 'खतरनाक कंटेनर' का अभिप्राय ऐसे कंटेनर से है, जिसमें आईएमओ के अधीन वर्गीकृत के अनुसार खतरनाक वस्तुएं हैं।
- (v) 'सामान्य आकार से बड़े कंटेनर (ओडीसी)' का अभिप्राय ऐसे कंटेनर से है, जो मानक कंटेनर के सामान्य आकार से बड़े आकार वाले कार्गो की ढुलाई कर रहा है और जिसके लिए स्लिंग्स, शैकल्स, लिफ्टिंग बीम इत्यादि जैसे विशेष उपकरणों की आवश्यकता पड़ती है। क्षतिग्रस्त कंटेनर और लिफ्टिंग जैसे विशेष उपकरणों की अपेक्षा वाले कंटेनरों को भी सामान्य आकार से बड़े कंटेनरों के रूप में वर्गीकृत किया जाता है।
- (vi) 'प्रतिदिन' का अभिप्राय एक कैलेंडर दिवस अथवा उसके भाग से है।
- (vii) 'प्रति शिफ्ट' का अभिप्राय 8 घंटे की अवधि अथवा उसके भाग से है।
- (viii) 'पत्तन' का अभिप्राय तृतीकोरन पत्तन न्यास (टीपीटी) से है, जबकि 'टर्मिनल' का अभिप्राय पीएसए सिकाल टर्मिनल्स लिमिटेड द्वारा प्रचालित तृतीकोरन कंटेनर टर्मिनल(टीसीटी) से है।
- (ix) 'पीएसए सिकाल' का अभिप्राय पीएसए सिकाल टर्मिनल्स लिमिटेड, जोकि भारत में निगमित एक कंपनी, उसके उत्तराधिकारियों और प्रतिनिधियों से है।
- (x) 'रीफर' का अभिप्राय माल की ढुलाई के प्रयोजनार्थ कंटेनर से है, जिसके लिए अपेक्षित तापमान बनाए रखने हेतु विद्युत आपूर्ति की अपेक्षा होती है।
- (xi) 'शट-आउट कंटेनर' का अभिप्राय ऐसे कंटेनर से है, जिसने टर्मिनल में उपस्कर अंतर-परिवर्तन रसीद (ईआईआर) द्वारा चिह्नित पोत के लिए निर्यात हेतु टर्मिनल में प्रवेश किया है और किसी भी कारण से उसका पोत में हटान नहीं किया गया है।
- (xii) 'टन' का अभिप्राय 1000 किलोग्राम के एक मीट्रिक टन अथवा एक घन मीटर से है।
- (xiii) 'पोतांतरण कंटेनर' का अभिप्राय ऐसे कंटेनर से है, जो किसी पोत से उतारा गया है और पोतांतरण घोषणा में घोषित किसी अन्य पोत पर पोतलदाज के प्रयोजनार्थ पीएसए सिकाल की अभिरक्षा में रखा गया है, जिसे पीएसए सिकाल के साथ उसकी अभिरक्षा में रखे गए कंटेनर के समय अथवा उससे पहले कंटेनर पर चिह्नित अंतिम गंतव्य पत्तन को भेजा जाना है।

2. सामान्य :

- (i) 'किसी भी पोत के 'विदेशगामी' अथवा 'तटीय' पोत होने की स्थिति का निर्णय करने के लिए महानिदेशक, नौवहन द्वारा जारी प्रमाणपत्र संगत कारक है। तटीय यात्रा करने के लिए अनुमत्य और कार्गो/कंटेनर की ढुलाई करने वाले विदेशगामी पोत ऐसी अनुमत्य यात्राओं के संबंध में रियायतों के लिए भी पात्र होंगे।'
- (ii) (क) सामान्य व्यापार लाइसेंस के साथ भारतीय ध्वज वाला विदेशगामी पोत सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय पोत के रूप में परिवर्तन कर सकता है।
- (ख) विदेशी ध्वज वाला विदेशगामी पोत महानिदेशक नौवहन द्वारा जारी तटीय यात्रा लाइसेंस के आधार पर तटीय पोत के रूप में परिवर्तन कर सकता है।

- (ग) ऐसे परिवर्तन के मामलों में तटीय दरें पोत द्वारा तटीय माल का लदान प्रारंभ करने के समय से लदान करने वाले पत्तन द्वारा प्रभार्य होंगी ।
- (घ) ऐसे परिवर्तन के मामलों में, तटीय दरें पोत द्वारा तटीय कार्गो का उतसाई प्रचालन पूरा करने तक ही प्रभार्य होगी; उसके तत्काल पश्चात माल उतारने वाले पत्तन द्वारा विदेशगामी दरें प्रभार्य होंगी ।
- (ङ) महानिदेशक, नौवहन से प्राप्त तटीय लाइसेंस वाले नियत भारतीय तटीय पोतों के लिए तटीय दरों की पात्रता के वास्ते कोई अन्य दस्तावेज आवश्यक नहीं होगा ।
- (iii) (क) सभी तटीय कंटेनरों के लिए कंटेनर-संबद्ध प्रभार सामान्य कंटेनर-संबद्ध प्रभारों के 60% से अधिक नहीं होने चाहिए ।
- (ख) जहाज तट स्थानांतरण और घाट से/तक भंडारण यार्ड तक/से स्थानांतरण के लिए तथा कंटेनरों और कार्गो पर घाट शुल्क सहित सभी संगत प्रभारों पर छूट दी जाएगी ।
- (ग) किसी विदेशी पत्तन से कार्गो/कंटेनर, जो किसी भारतीय पत्तन 'ए' पर भारतीय पत्तन 'बी' पर बाद में यानांतरण के लिए पहुंचता है, पर उसकी तटीय यात्रा के लिए संगत रियायती प्रभार लगाया जाएगा । दूसरे शब्दों में, तटीय यात्रा करने के लिए अनुमत्य पोतों द्वारा भारतीय पत्तन से/तक लाए गए कार्गो/कंटेनर रियायत के लिए अर्हक होंगे ।
- (iv) सभी डॉलर मूल्यवर्गित प्रशुल्क डॉलर में प्रभारों के इसके समान भारतीय रुपयों में परिवर्तन के बाद भारतीय रुपयों में वसूल किए जाएंगे । इस प्रयोजनार्थ, भारतीय रिजर्व बैंक, भारतीय स्टेट बैंक अथवा इसके किसी सहायक बैंक अथवा अन्य सरकारी क्षेत्र के बैंकों द्वारा समय-समय पर यथा निर्दिष्ट के अनुसार अधिसूचित बाजार क्रय दर टर्मिनल में (आयात कंटेनरों के मामले में) पोत के प्रवेश के दिन मौजूद और टर्मिनल परिसर में (निर्यात कंटेनरों के मामले में) कंटेनरों के आगमन के दिन डॉलर मूल्यवर्गित प्रभारों के भारतीय रुपयों में परिवर्तन के लिए लागू की जाएगी ।
- (v) पत्तन में लंबी अवधि के लिए रुकने वाले पोतों के मामलों में विनियम दर की पोतों के आगमन की तारीख से 30 दिन में एक बार नियमित समीक्षा की जाएगी । ऐसे मामलों में बिलिंग का आधार समीक्षा के समय विद्यमान उपयुक्त विनियम दर के संदर्भ में भावी रूप से परिवर्तित हो जाएगा ।
- (vi) 20 फुट और उससे कम की लंबाई वाले कंटेनरों को प्रशुल्क के प्रयोजनार्थ एक टीईयू माना जाएगा ।
- (vii) परिकल्पित सभी प्रभारों को प्रत्येक बिल के कुल जोड़ पर अगले उच्चतर रूप तक पूर्णांकित किया जाएगा ।
- (viii) सभी बीजक प्रस्तुति के समय देय के रूप में जारी किए जाते हैं । भुगतान करने में असफल रहने पर टर्मिनल में प्रहस्तन किए गए माल पर कब्जा बनाए रखा जाएगा और जिम्मेदार पार्टी को जब तक सभी बकाया प्रभारों का भुगतान नहीं किया जाता, तब तक टर्मिनल का आगे उपयोग करने से मना किया जा सकता है ।
- (ix) (क) इस दरों के मान के अंतर्गत किसी प्रभार के विलंब से भुगतान पर प्रयोक्ता दंडात्मक ब्याज अदा करेगा । इसी प्रकार पीएसए सिकाल विलंबित वापसी-अदायगी के लिए दंडात्मक ब्याज का भुगतान करेगा ।
- (ख) दंडात्मक ब्याज दर पीएसए सिकाल और पत्तन प्रयोक्ताओं, दोनों पर समान रूप से लागू होगी । ब्याज की दर 15% प्रतिवर्ष होगी ।
- (ग) पीएसए सिकाल द्वारा वापसी-अदायगियों में विलंब सेवाएं पूरी करने की तारीख अथवा प्रयोक्ता से अपेक्षित सभी दस्तावेज प्रस्तुत करने की तारीख से 20 दिन, जो भी बाद में हो, से गिना जाएगा ।
- (घ) प्रयोक्ताओं द्वारा भुगतानों में विलंब को पीएसए सिकाल द्वारा बिल प्रेषित करने की तारीख के बाद 10 दिनों के पश्चात गिना जाएगा । तथापि, यह प्रावधान उन मामलों में लागू नहीं होगा, जहां भुगतान महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 में यथानिर्दिष्ट सेवाएं प्राप्त करने के पूर्व किया जाना है और/अथवा जहां प्रभारों का अग्रिम भुगतान दरों के मान में शर्त के रूप में निर्धारित किया गया है ।
- (x) खतरनाक कार्गो/कंटेनरों/सामान्य आकार से बड़े कार्गो/कंटेनरों के मामले में कंटेनरों की संबंधित श्रेणियों के लिए निर्धारित सभी लागू प्रहस्तन प्रभारों और भंडारण प्रभारों की तुलना में 25% प्रीमियम वसूल किया जाएगा ।
- (xi) प्रयोक्ताओं को पीएसए सिकाल की वजह से तर्कसंगत स्तर से आगे के विलंबों के लिए किन्हीं प्रभारों का भुगतान नहीं करना होगा ।
- (xii) पीएसए सिकाल की तट आधारित सुविधाओं की अनुपलब्धता अथवा बंद होने अथवा पीएसए सिकाल की वजह से किन्हीं अन्य कारणों से किसी पोत के बेकार खड़े रहने के मामले में पोत के बेकार खड़े रहने की अवधि के लिए अर्जित टीपीटी को देय बर्ध किराया प्रभारों के बराबर पीएसए सिकाल द्वारा छूट अनुमत्य होगी ।
- (xiii) ग्राहक को आईएमओ वर्गीकरण के अनुसार कार्गो के खतरनाक स्वरूप की घोषणा करनी होती है और आयात कंटेनरों के लिए पोत से माल की उतसाई से पहले और निर्यात कंटेनरों के मामले में ईआईआर की कार्यवाही से पहले पीएसए सिकाल को संबंधित खतरनाक स्वरूप के ब्योरे प्रस्तुत करने होते हैं । तथापि, घोषणा न किए जाने अथवा गलत घोषणा किए जाने के परिणामस्वरूप उत्पन्न परिस्थितियों के लिए सभी देयताएं

और लागतों के लिए जिम्मेवार होंगे।

3. प्रयोज्यता

(i) आयात और निर्यात दरें तब लागू होंगी, जब :

(क) भरा हुआ अथवा खाली कंटेनर पोत से उतारा जाता है, कंटेनर टर्मिनल से सीधे ही सुपुर्दगी की जाती है अथवा हटाया जाता है और कंटेनर यार्ड में भंडार किया जाता है और अंततः कंटेनर टर्मिनल से बाहर सुपुर्द किया जाता है; अथवा

(ख) भरा हुआ अथवा खाली कंटेनर पोत में लादा जाता है और (क) के विपरीत प्रचालन किए जाते हैं।

(ii) भरे हुए अथवा खाली कंटेनर पर पोतांतरण कंटेनर दरें लागू होंगी, जब इसे पहले जहाज से पीएसए सिकाल के परिसर में उतारा जाता है और जब तक कि किसी नामांकित दूसरे जहाज में पीएसए सिकाल द्वारा इसकी मूल स्थिति में इसका पोतांतरण नहीं कर दिया जाता और यह पीएसए सिकाल की अभिरक्षा में बना रहता है।

(iii) पुनः निर्यात कंटेनर दरें भरे हुए कंटेनर पर तब लागू होंगी, जब :

(क) इसे पहले जहाज से पीएसए सिकाल परिसर में उतारा जाता है और इसका पुनः निर्यात किए जाने तक यह पीएसए सिकाल की अभिरक्षा में बना रहता है;

(ख) इसे पहले जहाज से माल उतराई पूरा होने के बाद 72 घंटे के भीतर पुनः निर्यात के लिए घोषित कर दिया जाता है; और

(ग) पीएसए सिकाल को दूसरे जहाज के बर्थ में खड़ा होने के कम से कम 24 घंटे पहले पुनः निर्यात के लिए सूचित किया जाता है।

पुनः निर्यात वाले कंटेनर आयात और निर्यात कंटेनर जहाजी कुली दरों का भुगतान करेंगे, लेकिन वे पोतांतरण कंटेनरों पर लागू समान निशुल्क भंडारण अवधि का लाभ उठाएंगे, यदि वे उपर्युक्त शर्तों को पूरा करते हैं।

खंड-1

1. कंटेनर प्रचालन

1.1. आयात और निर्यात कंटेनरों के लिए प्रहस्तन प्रभार

क्र०सं०	विवरण	विदेशगामी			तटीय	
		20 फुट से अधिक लंबाई वाले कंटेनर (अमरीकी डॉलर)	20 फुट से अधिक और 40 फुट तक की लंबाई वाले कंटेनर (अमरीकी डॉलर)	40 फुट से अधिक और 45 फुट तक की लंबाई वाले कंटेनर (अमरीकी डॉलर)	20 फुट से अधिक और 40 फुट तक की लंबाई वाले कंटेनर (रुपए)	40 फुट से अधिक और 45 फुट तक की लंबाई वाले कंटेनर (रुपए)
(क)	क्वे क्रेन प्रभार					
	भरे हुए और खाली	11.37	17.06	22.74	297.00	445.50
(ख)	कंटेनर यार्ड से/तक ढुलाई और लिफ्ट-ऑन/लिफ्ट-ऑफ					
	- भरे हुए	412.50 रुपए	618.75	825.00 रुपए	247.50 रुपए	371.25 रुपए
	- खाली	207.90 रुपए	311.85 रुपए	415.80 रुपए	124.75 रुपए	187.15 रुपए

टिप्पणी

- (1) पीएसए सिकाल को निर्यात कंटेनर लदान करने हेतु स्वीकार किए जाने के लिए पोत के बर्थ किए जाने से कम से कम 2 घंटे पहले सुपुर्द किए जाने हैं।
- (2) उपर्युक्त 1.1 (क) में प्रभारों में क्वे क्रेन द्वारा प्रहस्तन और बांधने/खोलने, स्टॉवेज आयोजना और पर्यवेक्षण संबंधी प्रभार शामिल हैं।
- (3) उपर्युक्त 1.1 (ख) में क्वेसाइड से कंटेनर यार्ड तक ढुलाई और आयात कंटेनर उतारने के लिए कंटेनर यार्ड में लिफ्ट तथा कंटेनर यार्ड से साइड तक ढुलाई और निर्यात कंटेनर का लदान करने के लिए कंटेनर यार्ड में लिफ्ट संबंधी प्रभार शामिल हैं।

1.2. पोतांतरण कंटेनरों के लिए प्रहस्तन प्रभार

क्र०सं०	विवरण	विदेशगामी			तटीय		
		20 फुट से अधिक लंबाई वाले कंटेनर (अमरीकी डॉलर)	20 फुट से अधिक और 40 फुट तक की लंबाई वाले कंटेनर (अमरीकी डॉलर)	40 फुट से अधिक और 45 फुट तक की लंबाई वाले कंटेनर (अमरीकी डॉलर)	20 फुट से अधिक और लंबाई वाले कंटेनर (रुपए)	20 फुट से अधिक और 40 फुट तक की लंबाई वाले कंटेनर (रुपए)	40 फुट से अधिक और 45 फुट तक की लंबाई वाले कंटेनर (रुपए)
(क)	कंटेनर प्रचालक जिसमें प्रति माह थरे हुए अथवा खाली पोतांतरण कंटेनरों के 400 टीईयू से अधिक का पोतांतरण किया है	12.35	18.53	24.70	322.75	484.15	645.50
(ख)	यदि प्रति माह 400 टीईयू से कम पोतांतरण किया है	17.05	25.58	34.10	445.50	668.25	891.00

टिप्पणी

- (1) उपर्युक्त प्रभार पहले जहाज से माल उताराई से लेकर दूसरे जहाज में लदान के लिए पोतांतरण के पूर्ण चक्र पर लागू होते हैं और इनमें क्रेन द्वारा प्रहस्तन (उताराई और लदान), बांधने/खोलने, स्टॉवेज, आयोजना और पर्यवेक्षण, कंटेनर यार्ड और क्वेसाइड के बीच दुलाई, कंटेनर यार्ड में लिफ्ट-ऑन और लिफ्ट-ऑफ संबंधी प्रभार शामिल हैं।
- (2) शट-आउट प्रभार मद सं० 1.8 के अनुसार लागू होगा :
 - (i) यदि मूलतः नामित जहाज के बर्थ में खड़ा होने के बाद जहाज बदल जाता है; अथवा
 - (ii) यदि पूर्ववर्ती जहाज बर्थ में खड़ा कर दिए जाने के बाद अनुवर्ती जहाज से पूर्ववर्ती जहाज के लिए नामांकन बदल जाता है।
- (3) तटीय अथवा विलोमतः यात्रा पर किसी भारतीय पत्तन में अनुवर्ती पोतांतरण के लिए कोई कंटेनर विदेशी पत्तन से पीएसए सिकाल में उतारा जाता है, तब उस पर विदेशगामी पोत के लिए निर्धारित पोतांतरण प्रभार पर 50% और तटीय श्रेणी के लिए निर्धारित प्रभार का 50% वसूल किया जाएगा।
- (4) सड़क अथवा रेल द्वारा किसी पोतांतरण कंटेनर को कंटेनर टर्मिनल से बाहर सुपुर्द किए जाने पर आयात/निर्यात कंटेनर दर वसूल की जाएगी।

1.3. लिफ्ट-ऑन अथवा लिफ्ट-ऑफ

क्र०सं०	विवरण	विदेशगामी			तटीय		
		20 फुट से अधिक लंबाई वाले कंटेनर (रुपए)	20 फुट से अधिक और 40 फुट तक की लंबाई वाले कंटेनर (रुपए)	40 फुट से अधिक और 45 फुट तक की लंबाई वाले कंटेनर (रुपए)	20 फुट से अधिक और लंबाई वाले कंटेनर (रुपए)	20 फुट से अधिक और 40 फुट तक की लंबाई वाले कंटेनर (रुपए)	40 फुट से अधिक और 45 फुट तक की लंबाई वाले कंटेनर (रुपए)
(क)	थरे हुए	207.90	311.85	415.80	207.90	311.85	415.80
(ख)	खाली	105.60	158.40	211.20	105.60	158.40	211.20

टिप्पणी

- (1) सेवाओं में भंडारण के लिए कंटेनर यार्ड में उतारने का कार्य और ग्राहक के वाहन में अथवा से कंटेनरों की उताराई अथवा लदान शामिल हैं।

1.4. एक प्रचालन के लिए हेच कवर प्रहस्तन प्रभार (खोलने और बंद करने के दोनों कार्य)

क्र०सं०	विवरण	विदेशगामी पोत (अमरीकी डॉलर)	तटीय पोत (रुपए)
(क)	क्वे पर हेच कवर उतारे बिना	9.47	247.50
(ख)	क्वे पर हेच कवर उतारने सहित	23.72	619.75

1.5. पोत के भीतर कंटेनरों को हटाना (रेस्टॉव)

क्र०सं०	विवरण	विदेशगामी			तटीय		
		20 फुट से अधिक लंबाई वाले कंटेनर (अमरीकी डॉलर)	20 फुट से अधिक और 40 फुट तक की लंबाई वाले कंटेनर (अमरीकी डॉलर)	40 फुट से अधिक और 45 फुट तक की लंबाई वाले कंटेनर (अमरीकी डॉलर)	20 फुट से अधिक लंबाई वाले कंटेनर (रुपए)	20 फुट से अधिक और 40 फुट तक की लंबाई वाले कंटेनर (रुपए)	40 फुट से अधिक और 45 फुट तक की लंबाई वाले कंटेनर (रुपए)
(क)	उतराई और पुनः पोत लदान द्वारा भरे हुए अथवा खाली कंटेनर हटाना	17.05	25.58	34.10	445.50	668.25	891.00
(ख)	बिना उतराई और पुनः पोत लदान के बिना भरे हुए अथवा खाली कंटेनर हटाना	5.68	8.52	11.36	148.50	222.75	297.00

टिप्पणी

- (1) रेस्टॉव कंटेनरों और कंटेनरबंद कार्गो पर कोई घाट शुल्क वसूल नहीं किया जाएगा।

1.6. अतिरिक्त संचलन

क्र०सं०	विवरण	विदेशगामी			तटीय		
		20 फुट से अधिक लंबाई वाले कंटेनर (रुपए)	20 फुट से अधिक और 40 फुट तक की लंबाई वाले कंटेनर (रुपए)	40 फुट से अधिक और 45 फुट तक की लंबाई वाले कंटेनर (रुपए)	20 फुट से अधिक लंबाई वाले कंटेनर (रुपए)	20 फुट से अधिक और 40 फुट तक की लंबाई वाले कंटेनर (रुपए)	40 फुट से अधिक और 45 फुट तक की लंबाई वाले कंटेनर (रुपए)
(क)	भरे हुए और खाली	330.00	495.00	660.00	330.00	495.00	660.00

टिप्पणी

- (1) अतिरिक्त दुलाई प्रभार तब लागू होते हैं, जब किसी कंटेनर को ग्राहक द्वारा अनुरोध किए जाने पर कंटेनर के भीतर ट्रेलर द्वारा हटाया जाना अपेक्षित होता है।

1.7. रीफर-संबद्ध और अन्य सामान्य सेवाएं

क्र०सं०	विवरण	विदेशगामी पोत (अमरीकी डॉलर)	तटीय पोत (रुपए)
(क)	प्रति कंटेनर यात्रा-पूर्व निरीक्षण (बिजली की आपूर्ति सहित)	21.22	924.00
(ख)	प्रति कंटेनर पोत के नीतल पर जोड़ने और खोलने की सेवाएं	1.52	66.00
(ग)	बिजली की आपूर्ति (जोड़ने और खोलने, रीफर यार्ड में तापमान के अनुवीक्षण सहित) प्रति 4 घंटे या उसके भाग के लिए—		
	(i) लंबाई में 20 फुट से अधिक	1.71	74.25
	(ii) लंबाई में 20 फुट से अधिक	2.27	99.00
(घ)	कंटेनर की सफाई		
	(i) लंबाई में 20 फुट से अधिक	0.99	42.90
	(ii) लंबाई में 20 फुट से अधिक	1.97	85.80

टिप्पणी

- (1) रीफर कंटेनरों का यात्रा-पूर्व निरीक्षण और कंटेनरों की सफाई वैकल्पिक सेवाएं हैं और अनुरोध करने पर प्रदान की जाएंगी।
 (2) उपर्युक्त प्रशुल्क में पैरामीटर निर्धारण अथवा रीफरों की खराबी की मरम्मत अथवा अनुरक्षण शामिल नहीं हैं।
 उपर्युक्त प्रभार रेस्टॉव रीफर कंटेनरों पर भी लागू होते हैं।

1.8. शट-आउट

- (i) जब कोई निर्यात कंटेनर अथवा पोतांतरण कंटेनर अथवा पुनः-निर्यात कंटेनर शट-आउट किया जाता है और बाद में कंटेनर टर्मिनल से बाहर सुपुर्द किया जाता है, तब निम्नलिखित दरें लागू होंगी :-

क्र०सं०	विवरण	विदेशगामी			तटीय		
		20 फुट से अनधिक लंबाई वाले कंटेनर (अमरीकी डॉलर)	20 फुट से अधिक और 40 फुट तक की लंबाई वाले कंटेनर (अमरीकी डॉलर)	40 फुट से अधिक और 45 फुट तक की लंबाई वाले कंटेनर (अमरीकी डॉलर)	20 फुट से अनधिक लंबाई वाले कंटेनर (रुपए)	20 फुट से अधिक और 40 फुट तक की लंबाई वाले कंटेनर (रुपए)	40 फुट से अधिक और 45 फुट तक की लंबाई वाले कंटेनर (रुपए)
(क)	भरे हुए और खाली	15.16	22.74	30.32	660.00	990.00	1320.00

- (ii) जब कोई कंटेनर एक पोत द्वारा शट-आउट कर दिया जाता है और बाद में अन्य पोत द्वारा उसका पोत लदान किया जाता है, तब जहाजी कुली प्रभार के अलावा निम्नलिखित अतिरिक्त प्रभार :

(क) उपर्युक्त मद (क) के अनुसार प्रभार लागू होंगे ।

(ख) कंटेनर के लिए निशुल्क भंडारण कंटेनर के पहली बार प्राप्त होने के समय से मद सं० 1.10 के अनुसार प्रदान किया जाएगा । यदि निशुल्क भंडारण अवधि बढ़ जाती है, निशुल्क अवधि के समाप्त होने के बाद से लिफ्ट-ऑन के समय तक के लिए भंडार किराया परिकलित किया जाएगा ।

1.9. घाट शुल्क

क्र०सं०	विवरण	विदेशगामी			तटीय		
		20 फुट से अनधिक लंबाई वाले कंटेनर (अमरीकी डॉलर)	20 फुट से अधिक और 40 फुट तक की लंबाई वाले कंटेनर (अमरीकी डॉलर)	40 फुट से अधिक और 45 फुट तक की लंबाई वाले कंटेनर (अमरीकी डॉलर)	20 फुट से अनधिक लंबाई वाले कंटेनर (रुपए)	20 फुट से अधिक और 40 फुट तक की लंबाई वाले कंटेनर (रुपए)	40 फुट से अधिक और 45 फुट तक की लंबाई वाले कंटेनर (रुपए)
(क)	प्रति कंटेनर	0.61	0.92	1.22	15.85	23.80	31.70
(ख)	प्रति कंटेनरबंद कार्गो	330.00रुपए	495.00रुपए	660.00रुपए	198.00रुपए	297.00रुपए	396.00रुपए

1.10. कंटेनरों का भंडारण

(क) आयात और निर्यात - भरे हुए और खाली कंटेनर

क्र०सं०	विवरण	विदेशगामी			तटीय		
		20 फुट से अनधिक लंबाई वाले कंटेनर (अमरीकी डॉलर)	20 फुट से अधिक और 40 फुट तक की लंबाई वाले कंटेनर (अमरीकी डॉलर)	40 फुट से अधिक और 45 फुट तक की लंबाई वाले कंटेनर (अमरीकी डॉलर)	20 फुट से अनधिक लंबाई वाले कंटेनर (रुपए)	20 फुट से अधिक और 40 फुट तक की लंबाई वाले कंटेनर (रुपए)	40 फुट से अधिक और 45 फुट तक की लंबाई वाले कंटेनर (रुपए)
(i)	प्रथम 5 दिन	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क
(ii)	6 से 15 दिन	0.50	1.00	1.50	21.55	43.10	64.65
(iii)	16 से 22 दिन	1.98	3.96	5.94	86.25	172.50	258.75
(iv)	22 दिन से अधिक	3.83	7.66	11.49	166.70	333.40	500.10

(ख) पोतांतरण/पुनः निर्यात - भरे हुए और खाली कंटेनर

क्र.सं०	विवरण	विदेशगामी			तटीय	
		20 फुट से अधिक लंबाई वाले कंटेनर (अमरीकी डॉलर)	20 फुट से अधिक और 40 फुट तक की लंबाई वाले कंटेनर (अमरीकी डॉलर)	40 फुट से अधिक और 45 फुट तक की लंबाई वाले कंटेनर (अमरीकी डॉलर)	20 फुट से अधिक लंबाई वाले कंटेनर (रुपए)	20 फुट से अधिक और 45 फुट तक की लंबाई वाले कंटेनर (रुपए)
(i)	प्रथम 15 दिन	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क
(ii)	16 से 30 दिन	2.64	5.28	7.92	115.00	230.00
(iii)	30 दिन से अधिक	3.96	7.92	11.88	172.50	345.00

टिप्पणी

- (1) (क) आयात से भरे हुए और खाली कंटेनरों के लिए निशुल्क भंडारण अवधि कंटेनर के उतराई के दिन के बाद वाले दिन से आरंभ हो जाती है। यदि निशुल्क भंडारण अवधि अधिक हो जाती है, तो भंडार किराया सुपुर्दगी के समय तक 24 घंटे के आधार पर वसूल किया जाता है।
(ख) निर्यात से भरे हुए और खाली कंटेनरों के लिए निशुल्क भंडारण अवधि कंटेनर के टर्मिनल में आगमन के समय से आरंभ हो जाती है। यदि निशुल्क भंडारण अवधि अधिक हो जाती है, तो भंडार किराया पोत के बर्थ में खड़े होने के समय तक 24 घंटे के आधार पर वसूल किया जाता है।
- (2) पोतांतरण और पुनः निर्यात कंटेनरों के लिए निशुल्क भंडारण अवधि पहले जहाज से उतराई पूरा होने के समय से आरंभ हो जाती है। यदि निशुल्क भंडारण अवधि अधिक हो जाती है, तो भंडार किराया दूसरे जहाज के बर्थ में खड़े होने के समय तक 24 घंटे के आधार पर वसूल किया जाता है।
- (3) निशुल्क समय के परिकलन के प्रयोजनार्थ रविवारों, सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाशों और टर्मिनल के गैर-प्रचालन दिवसों को शामिल नहीं किया जाएगा।
- (4) उस अवधि के लिए भंडारण प्रभार अर्जित नहीं होंगे, जिस अवधि के दौरान प्रयोक्ता द्वारा अनुरोध किए जाने पर भी पीएसए सिकाल कंटेनरों की सुपुर्दगी करने/जहाज में लदान करने की स्थिति में नहीं है।
- (5) परित्यक्त एफसीएल कंटेनरों/पोतवर्षिक के स्वामित्व वाले कंटेनरों पर भंडारण प्रभार लिखित में परित्यक्त करने की सूचना की प्राप्ति की तारीख अथवा कंटेनर के उतरने के दिन से 75 दिनों, इनमें से जो भी पहले हो, तक निम्नलिखित शर्तों के अधीन लगाया जाएगा -
(i) परेषिती किसी भी समय परित्यक्त करने का पत्र जारी कर सकता है।
(ii) अगर परेषिती परित्यक्त करने का ऐसा पत्र जारी नहीं करना चाहता है, तो कंटेनर एजेंट/एमएलओ भी इस शर्त के अधीन परित्यक्त करने का पत्र जारी कर सकता है कि
(क) लाइन कार्गो के साथ कंटेनर की अभिरक्षा लेगा और या तो उसे वापस लेगा अथवा उसे पतन के परिसर से हटाएगा; और
(ख) लाइन कंटेनर की अभिरक्षा लेने के पूर्व कार्गो और कंटेनर पर लगे सभी पतन प्रभासों का भुगतान करेगा।
- (iii) कंटेनर एजेंट/एमएलओ आवश्यक औपचारिकताओं का पालन करेंगे और दुलाई तथा खाली करने की लागत का वहन करेंगे। निर्दिष्ट अवधि के भीतर ऐसी कार्रवाई करने में उनकी विफलता के मामले में कंटेनर पर भंडारण प्रभार ऐसे समय तक लगाया जाना जारी रहेगा, जब तक कि लाइन द्वारा कार्गो को खाली करने के लिए सभी आवश्यक कार्रवाई नहीं की जाती।
- (iv) जहां कंटेनर को सीमाशुल्क प्राधिकारियों द्वारा जब्त किया जाता है और उसे 75 दिनों की निर्धारित समय-सीमा के भीतर खाली नहीं किया जा सकता है तो भंडारण प्रभार लाइन द्वारा आवश्यक औपचारिकताओं का अनुपालन करने और दुलाई तथा खाली करने की लागत का वहन करने के अधीन कार्गो को मुक्त करने के सीमाशुल्क के आदेश के दिन से लागू होना बंद हो जाएगा। अन्यथा, जब कंटेनर को लाइन/परेषिती द्वारा पतन परिसर से सीमाशुल्क आबद्ध क्षेत्र से हटाया जाना चाहिए और उस मामले में भंडारण प्रभार ऐसे हटाए जाने के दिन से लागू होना समाप्त हो जाएगा।

1.11. विविध सेवाओं के लिए प्रभार

क्र.सं०	विवरण	20 फुट से अधिक लंबाई वाले कंटेनर	20 फुट से अधिक लंबाई वाले कंटेनर
1.	सीधे लदान (भरे हुए और खाली) - विदेशगामी - तटीय	10 अमरीकी डॉलर 486.00 रुपए	15 अमरीकी डॉलर 728.00 रुपए
2.	फेर-बदल - भरे हुए और खाली	600.00 रुपए	900.00 रुपए

3.	ट्रक में लदान - भरे हुए और खाली	500.00 रुपए	750.00 रुपए
4.	पोत लदान की स्थिति में परिवर्तन - भरे हुए और खाली	728.00 रुपए	1093.00 रुपए
5.	कंटेनर की स्थिति में परिवर्तन - प्रति कंटेनर	97.00 रुपए	
6.	दस्तावेज का रद्दकरण - प्रति ईआईआर	75.00 रुपए	
7.	ईआईआर की विलंब से जांच	500.00 रुपए	

टिप्पणी

- (1) सीधे लदान संबंधी प्रभार तब लागू होते हैं, जब ग्राहकों के अनुरोध पर पीएसए सिकाल निर्धारित अंतिम समय के बाद टर्मिनल में किसी निर्यात कंटेनर की सुपुर्दगी को स्वीकार करता है। यह प्रभार सामान्य निर्यात चक्र में सभी लागू प्रभारों के अतिरिक्त हैं।
- (2) फेर-बदल संबंधी प्रभार तब लागू होते हैं, जब ग्राहकों के अनुरोध पर पीएसए सिकाल यार्ड में कंटेनरों का फेर-बदल करता है।
- (3) ट्रकों में लदान संबंधी प्रभार तब लागू होते हैं, जब ग्राहकों के अनुरोध पर पीएसए सिकाल अतिरिक्त बर्थ में पतन की रेलवे साइडिंग और पीएसए सिकाल के बीच कंटेनरों की दुलाई करता है।
- (4) पोत लदान स्थिति में परिवर्तन संबंधी प्रभार तब लागू होते हैं, जब :
 - (i) पीएसए सिकाल परिसर में पोतांतरण कंटेनर का किसी आयात कंटेनर में परिवर्तन किया जाता है;
 - (ii) पीएसए सिकाल परिसर में किसी आयात कंटेनर का पुनः निर्यात किया जाता है;
 - (iii) पीएसए सिकाल परिसर से जब किसी निर्यात कंटेनर की बाहर सुपुर्दगी की जाती है; अथवा
 - (iv) किसी पोतांतरण कंटेनर को मूलतः नामांकित जहाज अथवा पुनः नामांकित जहाज की बर्थिंग से 8 घंटे से अधिक पहले, जो भी पहले हो, किसी दूसरे जहाज के लिए पुनः नामांकित किया जाता है।
- (5) कंटेनर की स्थिति में परिवर्तन संबंधी प्रभार प्रत्येक बार लागू होते हैं, जब भी पीएसए सिकाल द्वारा जांच किए जाने के बाद किसी आयात अथवा निर्यात कंटेनर के ब्योरे बदल जाते हैं।
- (6) रद्दकरण प्रभार तब लागू होते हैं, जब ग्राहक के अनुरोध पर ईआईआर रद्द कर दिया जाता है।
- (7) विलंब जांच शुल्क तब लागू होता है, जब ईआईआर की जांच ईआईआर के अंतिम समय (अर्थात् बर्थिंग के अनुमानित समय से 4 घंटे पहले) के बाद की जाती है।

खंड-II**2. अन्य सेवाएं****2.1 आगंतुक प्रवेश पत्र**

क्र०सं०	विवरण	वार्षिक	मासिक	दैनिक
(क)	प्रति आवेदन पत्र	200.00 रुपए	50.00 रुपए	20.00 रुपए
(ख)	प्रति पुनर्स्थापन	50.00 रुपए	20.00 रुपए	20.00 रुपए

2.2 फोटोग्राफी

क्र०सं०	विवरण	दर/रुपए
(क)	फिल्म शूटिंग और फोटोग्राफी	13000.00 रुपए प्रति दिन
(ख)	आयातित/निर्यात किए गए माल की फोटो लेना	650.00 रुपए प्रति दिन
(ग)	कू-सदस्यों और अन्य व्यक्तियों की फोटो लेना	325.00 रुपए प्रति दिन
(घ)	वीडियोग्राफी करना (प्रचालनात्मक कार्यकलापों से संबंधित)	3900.00 रुपए प्रति दिन

2.3 दस्तावेज

क्र०सं०	विवरण	दर/रुपए
(क)	प्रति उतराई प्रमाण पत्र	100.00 रुपए
(ख)	प्रति पोत लदान विवरण	100.00 रुपए
(ग)	दूसरी प्रति का प्रिंट/पोतलदान दस्तावेज की फोटोप्रति	100.00 रुपए
(घ)	विशेष प्रणाली सेवा (प्रति लेन-देन/रिपोर्ट)	1000.00 रुपए

टिप्पणी

1. विशेष प्रणाली सेवा प्रभार ग्राहक द्वारा अनुरोध किए जाने के आधार पर पीएसए सिकाल प्रणाली से किसी विशेष रिपोर्ट/सूचना प्राप्त करने के लिए लागू होता है, जोकि सामान्य किस्म का नहीं है।

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS**NOTIFICATION**

Mumbai, the 26th December, 2008

No. TAMP/52/2005-PSA SICAL.—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from M/s. PSA SICAL Terminals Limited for revision of tariff as in the Order appended hereto.

Case No. TAMP/52/2005-PSA SICAL

PSA SICAL Terminals Limited

.....Applicant

ORDER

(Passed on this 17th day of December, 2008)

This case relates to a proposal received from the PSA SICAL Terminals Limited (PSA SICAL) for revision of its tariff.

2. This Authority passed an Order on 20 September 2002 on the proposal received from the PSA SICAL for revision of its tariff for its operations at the Tuticorin Port Trust (TPT). By the said Order the (then) prevailing rates were reduced by 15% and the (then) existing tariff item for lashing / unlashng, stowage and supervision was deleted from the Scale of Rates.

3.1. The PSA SICAL filed Writ Petition Nos. 40537 to 40539 of 2002 in the Hon'ble High Court at Madras challenging the said Order and also filed Writ Miscellaneous petitions in the Hon'ble High Court at Madras for an interim direction to stay the Order of this Authority.

3.2. The Hon'ble High Court passed interim orders on 5 November 2002 staying the Order of this Authority and permitted PSA SICAL to charge tariff for all services rendered by them, based on the tariff prevailing prior to the passing of the Order dated 20 September 2002. Subsequently, the Hon'ble High Court at Madras vide its Order dated 17 June 2005 confirmed its interim order. This Authority immediately filed an appeal against the Order of the single bench.

3.3. Subsequently, the PSA SICAL filed a representation to understand the scope of tariff guidelines issued in March 2005. A personal hearing was given to them on 26 July 2005 and it was made known to PSA SICAL that this Authority would deal with formal tariff proposal if and when received from them subject to the Hon'ble High Court giving clearance to deal the case in view of the pending Writ Petitions. The PSA SICAL filed its formal proposal dated 8 August 2005 just before the matter was due for hearing by the Hon'ble High Court of Madras.

3.4. The case was heard on 16 and 17 August 2005 by the Hon'ble High Court at Madras. A Memorandum of Compromise was signed by the concerned parties on 17 August 2005. The Hon'ble High Court of Madras took the Memorandum of Compromise on record and passed an Order on 17 August 2005 closing the writ petitions as withdrawn. The salient points of the Memorandum of Compromise are given below:

- (i). The PSA SICAL will continue to charge the 1999 tariff till a new tariff is gazetted.
- (ii). The PSA SICAL's proposal dated 8 August 2005 for fixation of tariff will be disposed of according to law and a tariff will be formulated and gazetted and such tariff will be applicable prospectively 30 days after the date on which it is published in the Gazette of India.
- (iii). The PSA SICAL will make a proposal to the Ministry of Shipping, Road Transport and Highways (MSRTH) in the matter of fixation of quantum of royalty that may be permitted to be allowed as a "pass through" as a revenue expenditure for tariff fixation prior to 31 March 2005. The Central Government may consider the same and pass appropriate orders consistent with the policy decisions of the Government of India in the matter of Chennai Container Terminal Limited dated 5 August 2003 and accordingly, issue a directive under Section 111 of the Major Port Trust Act.

For the period after 31 March 2005, the new guidelines provide the manner and mode in which this has to be done.

- (iv). Any advantage / gains, that the PSA SICAL has enjoyed by virtue of non-implementation of the 2002 tariff in view of the stay granted by the Hon'ble High

Court will be quantified by TAMP and such advantages / gain will be adjusted / set off in the proposed new tariff and such set off will be spread over a period of three years.

- (v). In arriving at the quantum of gains, TAMP will bear in mind that the 2002 tariff did not permit pass through of royalty and adjustment from the same will be made as per the directive of the Government of India as stated above. To the extent that the 2002 tariff has been arrived at on the basis of estimates, appropriate adjustments in the quantum of gains will be made if the actual figures, which are now available for the relevant periods are different.
- (vi). Before determining the advantage / gains for adjustment / set off, the TAMP shall give an opportunity to the PSA SICAL to be personally heard.

4.1. In this backdrop, the proposal of the PSA SICAL dated 8 August 2005 was taken up for further consideration.

4.2. The PSA SICAL has estimated a total deficit of Rs.717 lakhs for the years 2006 to 2008 at the tariff level of 1999. The average deficit works out to 2.87% for the three years. The PSA SICAL has proposed across the board 30% increase in its existing tariff (1999). It has submitted that efficiency gain is to be recognised as an additional item while revising the tariff which justifies the proposed increase of 30%. The highlights of the PSA SICAL proposal dated 8 August 2005 are summarised below:

(i). Cost statement:

- (a). The actual royalty paid / payable has been considered pending recommendation of the Committee formed by the Government of India on treatment of royalty in tariff fixing exercise.
- (b). Designed capacity of the terminal is assessed at 3,39,300 TEUs per annum based on the capacity indicated by the National Working Group on Normative Cost for container related charges (constituted by the TAMP) in their Draft Report of July 2005.
- (c). Net surplus / deficit reflected by the cost statement furnished by the PSA SICAL before factoring is tabulated below:

Years	Income (Rs. in lakhs)	Net surplus / deficit before considering efficiency gains	
		Net surplus / deficit (Rs. in lakhs)	Net surplus / deficit as a % of operating income (estimated at 1999 tariff)
2006	7467	(+) 597	8%
2007	8279	(-) 257	(-) 3%
2008	9199	(-) 1057	(-) 11%
Total	24945	(-) 717	Average (-) 2.87%

(ii). Efficiency Gains:

The PSA SICAL has emphasised efficiency gains / productivity improvement achieved by its terminal and has requested to consider this aspect while fixing the tariff.

It has computed efficiency gains based on some benchmark adopted from international report of what the cost / investment should be for a reasonably efficient terminal and compared with its actual which is briefly explained hereunder:

- (a). For the purpose of estimating efficiency gains, employee cost is considered at Rs.3 lakhs per employee per year assuming that even a reasonably efficient terminal will achieve labour productivity of 1000 TEUs/ employee. The total employee cost arrived based on this assumption is compared with

the actual employee cost of PSA SICAL for the years 2002 to 2004 and estimates for 2005 and 2008.

- (b). Equipment, Repairs Running and Maintenance (RRM) cost is considered at Rs.350/- per TEU in 1999 and escalated by 5% per annum to derive at the cost and compared with its actuals / estimates (from 2005 to 2008) to estimate the efficiency gains in RRM cost.
- (c). Efficiency gains due to resource utilisation and optimum investment has also been estimated based on such assumption.
- (d). Accordingly, the total efficiency gain estimated by the PSA SICAL is as under:

(Rs. in lakhs)	
2005	5038
2006	5542
2007	6669
2008	7340
Total	24589

(iii). Proposed increase in tariff.

- (a). The prevailing tariff (approved by this Authority in 1999) is proposed to be increased by 30%.

Lashing and unlashsing charge of US\$ 8.04 per container has been merged with the stevedorage charge (i.e. Quay crane charge) and then proposed to be increased by 30% (It is relevant to mention that this Authority in its September 2002 Order had disallowed the lashing / unlashsing charge).

- (b). Likewise, while arriving at the proposed tariff for shifting of containers within vessels, the lashing / unlashsing charges has been clubbed with the shifting charge and then proposed to be increased by 30%.
- (c). New tariff items for certain miscellaneous services like direct loading, trucking and reshuffling charge in container status, etc., are proposed to be introduced.

4.3. The PSA SICAL has clarified that formal process for developing the 8th berth as container terminal has just been commenced by the TPT and the exact timing of commencement of operation will be known when the RFP is finalised. Based on the preliminary information about the volume anticipated at this new berth, it expects reduction in the revenue of its terminal by 28% in 2007 and 43% in 2008. It has, therefore, requested to allow it to make adjustment during this tariff fixing process as and when the RFP document for the 2nd container terminal is released by the TPT.

5. The PSA SICAL in its proposal of 8 August 2005 had not computed advantage / gain accrued on account of non-implementation of 2002 tariff Order as per the term of the MOC. The PSA SICAL has subsequently furnished gain / loss as follows for the years 2002 to 2004:

Years	Net gain / loss (Rs. in lakhs)
2002	(-) 759.84
2003	460.62
2004	(-) 107.16
Total	(-) 406.38

6. The PSA SICAL has requested that some of the information contained in the proposal are commercially sensitive and agreed only for circulation of the traffic projections, consolidated cost statement with details of income and expenses, assumptions, and efficiency gain statement (Table 7.4.). The PSA SICAL did not explain any specific reasons for classifying its other documents as confidential as required by the revised tariff guidelines. The documents agreed to be circulated by PSA SICAL along with the statement relating to capital employed and Annexes upto

Table 7.4. were circulated to the TPT and other concerned user organisations seeking their comments.

All the user organisations were also informed about the Order passed by the Hon'ble High Court on 17 August 2005 alongwith the salient points of the MOC.

7.1. The TPT and the various user organisations have furnished their comments on PSA SICAL proposal. Some of the main points made by them are summarised below:

- (i). Recognising the huge profits reported as per the financial records of PSA SICAL, the instant proposal may be rejected. PSA SICAL may be advised to adopt the tariff fixed by this Authority vide Order dated 20 September 2002 with retrospective effect.
- (ii). The terminal operator has quoted very high royalty in the tender in the interest of obtaining the tender and now trying to include such royalty as a part of the cost of operation. Such an action on the part of the terminal operator would tantamount to exploitation of the trade. The terminal operator should alone pay the Royalty from out of their operational performance and its efficiency and they should not look upon the trade and enhance the rates for the purpose of payment of royalty.
- (iii). PSA SICAL has tried to club the lashing / unlashng charges together with the quay crane charge and applied 30% increase on the whole. The lashing / unlashng charges have to be excluded as it was not accepted by TAMP in the previous tariff approval.
- (iv). The TPT has stated that the point made by the PSA SICAL about a strong relationship between efficiency gains, competitive tariff and statutory obligations and suggestion to factor this in during tariff fixing exercise may be considered in the light of the revised guidelines issued by this Authority.
- (v). The TPT has stated that there are fixed and variable elements involved in Repairs, Running and Maintenance (RRM) cost and hence calculation of efficiency gain from RRM cost with the assumption of 100% variability may not be correct.

7.2. The comments received from the TPT, various users / user organisations were forwarded to PSA SICAL as feedback information / comments. The PSA SICAL has responded to the comments of the TPT and other user organisations.

8. Based on a preliminary scrutiny of the proposal and information furnished by PSA SICAL additional information / clarification on various points were sought. Some of the important queries raised by us and response of PSA SICAL is tabulated below:

Sl. No.	Queries raised by us	Response of the PSA SICAL
(i).	<p>Assessment of gain for the years 2003 and 2004 has been prepared by us and sent to PSA SICAL for illustrative purpose. PSA SICAL has been requested to prepare a complete statement on these lines for the entire period starting from October 2002 to December 2005.</p> <p>➤ Annual License fee for CITOS was not admitted as cost during the last general revision Order.</p> <p>With reference to its submissions it was clarified that the revised tariff guidelines have been notified from 31</p>	<p>It has furnished revised statement of gain and losses due to non-implementation of Order. (It has however, not considered appropriate adjustments in the actuals which were considered while approving 2002 Order for arriving at the gain / loss due to non-implementation of this Authority's Order.) It has made the following submissions:</p> <p><u>Annual license fee for CITOS</u></p> <p>(a). As per the revised guidelines, technical fee (which was the foremost reason for disallowing this item of cost) is an allowable expense now. The only condition is that it must be reasonable by applying yardstick of 'arms length</p>

March 2005 and hence cannot be applied for the period prior to that. Even for admitting CITOS expense as item of cost for the period subsequent to 31 March 2005, the operator is required to establish arms length relationship of this transaction. In this regard, furnish a copy of the Income Tax Assessment Orders of previous years admitting this expense.

relationship'. In our case, arms length price is supplied in the quotation.

(b). TAMP had admitted that some capital cost would have been incurred if it had been procured from elsewhere. If this is the case, then the same system must have annual charges also, as this is an accepted industry practice. This is evident from cost statements of other terminals where TAMP has allowed such cost.

(c). It is, therefore, not just and fair to disallow the cost. As per the revised guideline, the reasons for disallowing the cost do not exist anymore.

(d). It is agreed that the revised guidelines cannot be applied for the prior period. But, at the same time it is also true that these guidelines are revised based on the experience gained after the application of previous guidelines. In the revised guidelines intent is clear about this expense. Although these guidelines are applicable from period on or after April 1st, 2005 these can very well provide the direction to settle some of the old issues.

(e). The Income Tax proceedings are in progress and have not yet attained finality and hence IT Assessment Order cannot be furnished. It has, however, clarified that the Income Tax department has not asked for any clarification regarding annual licence fee pertaining to CITOS.

- > Deferred revenue expenditure of Rs.686.98 lakhs reported as on 31 December 2001 may be spread over the remaining project period.

Furnish the breakup of other deferred revenue expenditure considered under the head Deferred Revenue expenditure. In case the total expenditure and explain the basis of phasing this expenditure.

Deferred Revenue expenditure

(a). "Guidance Note on Treatment of Expenditure during Construction Period" issued by Institute of Chartered Accountants of India (ICAI) recommends writing-off these expense in 3 to 5 years. It has taken higher side ceiling of 5 years in case of preliminary expenses. In case of Royalty payment it is amortised over period of 10 years.

(b). It is agreed that the preliminary expenses are related with project hence only are allowed as a cost (but the same argument cannot be a basis for treatment taken) and if allowed then burden on tariff in initial period, certainly, cannot be the basis for spreading it over entire license period against Generally Accepted Accounting Principles for such expenses.

- > Foreign exchange loss incurred in repayment of foreign currency loans, if any, can only be admitted as an expense. Please clarify whether the foreign exchange loss reported under the head 'other expenses' in the Annual Accounts for the years 2002, 2004 and 2005 relates to repayment of foreign currency loss.

There, are several foreign currency transactions which are incurred as legitimate business expenditure. Its practice is to book the expenditure at the prevailing exchange rate at the time of passing the entry in books of accounts. The foreign currency transaction actually takes place subsequently and the actual Indian Rs. exchanged is informed by the

	<p>➤ As stated in para 15 (xiii) of our last Order, only the funds from reserves invested in admissible assets will qualify for return. In view of the modification suggested in the treatment of deferred revenue expenses in line with the principle followed in the last tariff Order, suitable adjustment may be done in computation of share holders fund and return thereon. Return on Equity should be adjusted for capacity utilisation.</p>	<p>bank. The difference is again booked in the accounts as "Foreign Exchange Gain / Loss". Hence, only the combination of both the entries will give the exact expenditure incurred. Thus in this case, the specific entry in the accounts relates to the actual transaction and is part of the actual expenditure. The details of such transaction during 2003, 2004 & 2005 are furnished which include transaction pertaining to purchase of spares, payment of lease rentals of RTG's, etc. apart from Annual License fee for CITOS.</p> <p><u>Computation of Capital Employed.</u></p> <p>(a). Para 2.9.4. of the revised guidelines states that working capital means current assets (excluding of cash / deposit balances of funds) less current liabilities. It is clear from above that cash balance and deposit balances of funds will not be considered under current assets. This cash and deposit balances are not those which are required for smooth functioning of any business, but, represent those balances in specific funds created out of free reserves. Cash balance considered by it under working capital is totally different from the cash balance referred in clause 2.9.4 of the revised tariff guidelines. Same is the case with deposit balances also.</p> <p>(b). Unlike cash balance, guidelines do not contain any specific limit for deposit balance while considering it as an item of working capital. Hence, admissibility of such balances would be governed by the justification of keeping such balances and its reasonableness.</p> <p>(c). Cash in bank is part of the total capital employed in its business for strategic purposes. This current asset is required to get the best terms for the financial facilities availed, viz., favourable interest rate, Bank Guarantee to TPT, etc.</p> <p>(d). PSA SICAL is a typical case with low operating cost and very low net fixed assets. Therefore, such a buffer is required to maintain competitive tariff with increasing royalty commitment, thus facilitating us to discharge our legally binding obligations. Even with this, its capital employed is very small in comparison to other private terminal operators and the return is inadequate to cover the difference between the first and the second highest royalty quote.</p>
(ii).	<p>Explain how the assessed capacity for the year 2003 to 2004 (at 2,26,200) be lower than the MGT prescribed in the LA. The designed capacity of the terminal for the years 2003 to 2008 may be assessed</p>	<p>(a). MGT of 3,00,000 TEUs is not the bid document condition; but is part of the quote by PSA SICAL. It is a commercial figure which will vary from bidder to bidder. Hence, MGT cannot be the assessed</p>

taking into consideration the factors relevant to the PSA SICAL based on equipment deployed / proposed to be deployed and the actual productivity level achieved / to be achieved.

capacity.

(b). The assessed terminal capacity is a function of the physical resources employed in the berth/ yard. No terminal in this country has handled 3,00,000 TEUs with 2 QCs and 4 RTGs. TAMP has allowed much lower terminal capacity norm for other private terminals.

(c). It is the accepted international practice to plan the capacity 30% above the projected traffic. Even the draft Maritime Sector policy of the Government endorses this fact and appropriate change has been brought in the revised tariff guidelines.

(d). The Study Group for the "Normative Cost" was constituted by TAMP with experts in the field and they evolved a professional assessment using physical assets. In the absence of any other objective assessment, it is only fair that TAMP admits this benchmark.

Accordingly, the designed capacity of the terminal for the years 2002 to 2008 is given below:

Year	Capacity in TEUs
2002	226,200
2003	226,200
2004	226,200
2005	339,300
2006	339,300
2007	389,300
2008	339,300

(iii). With reference to the submissions made by PSA SICAL justifying an increase of 37% in the year 2005 over the previous years, actually, it was clarified the actuals for the year 2005 already takes into account the effect of additional equipment i.e. 1 QC, 4 RTG's, 4 prime movers and other equipment deployed during the year.

The 4 RTGs were fully commissioned by 8 Jan 2005 and they were under warranty till 7 Jan 2006. Similarly, 1 QC was fully commissioned by 9 June 2005 and will be under warranty till 8 June 2006. The RRM expenditure of 2005 does not take into account the effect of additional equipment. The increase in percentage appears to be exorbitant since it is from a very low base. The actual quantum is more relevant than the actual % of increase, both due to fleet increase & low base. The actual quantum of increase in repairs & maintenance is only Rs.1.25 crores in 2006, Rs.0.85 crores in 2007 and Rs.0.2 crores in 2008.

(iv). The admissibility of royalty / revenue share as an item of cost for the period subsequent to 31 March 2005 will be as per the revised tariff guidelines

ROCE for the years 2006, 2007 and 2008 is only around Rs.11 crores per annum whereas the actual royalty for the same period varies from Rs.22.43 crores to Rs.49.6 crores. Hence, ROCE alone is not sufficient to cover 100% of the Royalty paid as legitimate business expenditure. Even if TAMP allows 100% of the royalty, its tariff will still be competitive. When viewed in the background of our most efficient service, this will be in the best interest of the trade and the investors. Hence, TAMP is requested that 100% of

		the royalty paid to Tuticorin Port Trust be allowed as legitimate business expenditure for the period beginning after 31 March 2005.
(v).	<p>(a). Indicate additional equipment, if any, taken on hire and substantiate the estimates furnishing copies of the equipment hire contracts.</p> <p>(b). With reference to the lease agreement entered with Dacca PTE Ltd., for lease of QC and RTG on payment of lease rental, please clarify whether the firm was selected based on competitive bidding and also certify the arms length relationship of this transaction for admitting this expense as an item of cost.</p>	<p>(a). The civil and electrical works, yard expansion and purchase of 4 new Prime Movers and Trailers were done using its own funds. The addition of 1 used QC and 4 used RTGs was done through an operating lease arrangement for five years with a Singapore based company, viz., Dacca Pte. Ltd. The monthly lease pay out is USD 58,800 for QC and USD 44,800 for RTGs. Copies of the lease agreement has been furnished to substantiate this estimate.</p> <p>(b). The lease agreement with Dacca PTE Ltd. for lease of QC and RTG is based on competitive bidding. Prices are reasonable and are based on arms length relationship of the transaction. A copy of transfer pricing report from KPMG is also furnished for determining reasonableness of the prices.</p>
(vi).	Confirm that the depreciation has been computed on straight-line method, with life norms adopted as per the Companies Act or based on the life norms prescribed in the Concession Agreement whichever is higher.	Depreciation is calculated on a straight-line method with the life norms adopted as per the Companies Act.
(vii).	The increase in estimation of insurance cost from Rs.39 lakhs in 2004 to Rs.57 lakhs in 2005 under the head 'other expenses' may be substantiated with documentary support. Explain the reasons for estimating the insurance cost to increase during 2007 and 2008 though no addition is proposed to the gross block. In fact the value of the assets for which insurance cover is taken will depreciate year after year and hence the insurance cost should also reduce.	As per clause 10.6.2 of the License Agreement insurance will have to be based on "replacement value" of assets. This is also good commercial prudence and an accepted business practice. Hence, the insurance cost will marginally go up and not come down. It has furnished documentary support to justify these estimates.
(viii).	The estimation of working capital may be modified in line with the tariff guidelines.	<p>(a). The revised guidelines limits sundry debtors to two month's estate income (such as store rent in our case) & terminal handling charges. These expenses are very much relevant to PSA SICAL. Also, these charges are not collected in advance; but they are collected after the services are rendered. That being so, PSA SICAL has estimated the working capital @ 10 days of the billing to take care of exigencies. This is much less than what TAMP normally allows i.e. equal to 2 months revenue.</p> <p>(b). With reference to estimation of cash, it is submitted that cash & bank balance includes cash in hand as well as bank balance. While cash in hand is as per the limit provided in the guidelines, the balance in bank, in absence of any specific limit, is governed by the justification of keeping</p>

		<p>such balances and its reasonableness. The bank balance is the part of the total capital employed in PSA SICAL's terminal business for strategic purposes. This current asset is required to get the best terms for the financial facilities availed, viz., favourable interest rate, furnishing non-funded facilities like Bank Guarantee to TPT, relaxation in corporate guarantee requirement, etc. Periodically this is also used to fund capital additions and replacement requirements of IT products which have high obsolescence rate. The financial leverage available helps us in reducing costs in many other areas. PSA SICAL is a typical case with low operating cost and very low net fixed assets. Therefore, such a buffer is required to maintain a competitive tariff with increasing royalty commitment, thus facilitating us to discharge our legally binding obligations. Even with this bank balance, PSA SICAL's capital employed is very small and the return is inadequate to cover the difference between the first and the second highest royalty quote.</p>
(ix).	<p>As per the revised tariff guidelines, benchmark to measure efficiency improvement is the average performance of the same terminal achieved in the preceding cycle. Reference to performance of other terminals and also the tariff levied thereat are not relevant.</p> <p>PSA SICAL is advised to quantify cost reduction, if any, achieved during the past period and establish that the cost reduction is due to efficiency improvement of its terminal and claim its share in the relevant estimates of expenditure for fixing tariff for the tariff validity period under consideration as per the relevant clause of the revised tariff guidelines.</p>	<p>Ever since the commencement of commercial operation, PSA SICAL has worked very hard to achieve efficiency leadership and cost leadership. The data (both past and projected) submitted to TAMP reflect this achievement. It has, therefore, to consider its request as a test case for competitive tariff based on normative cost approach. While noble intention of law is to provide for incentives for better performance and disincentives for performance below the benchmark but the literal interpretations of the guidelines does not translate this noble intention into the actions. This is because of the fact that these provisions for incentives are introduced in between and that too without any transitional provisions to provide for a situation where all operators are not at equilibrium in terms of performance level.</p> <p>This Authority is requested to consider the intent of policy and establish the scope wherein this Authority can apply its discretion to serve the objective of the newly introduced provisions in favour of an operator whose tariff is lowest in the country despite meeting the best performance benchmarks.</p>
(x).	<p>The proposed condition about reckoning the date of Actual Time of Berthing (ATB) of the vessel into the terminal for the purpose of conversion of dollar denominated tariff into rupee terms is not found to be in line with clause 2.19.1. and 2.19.2. of the revised tariff guidelines.</p>	<p>TAMP is requested to give us the flexibility of using Actual Time of Berthing (ATB) for conversion of dollar rates into rupees rates, since this will result in uniform exchange rate for all the export boxes going into a particular vessel and make the billing process simpler. Generally, the</p>

	In case of storage charge on export containers, the conversion will not be from the date of arrival of containers in the port premises but from the date of arrival of container into the terminal.	export boxes are all received just 2 to 3 days prior to ATB and hence the differences will be insignificant. Since both TPT and PSA SICAL are involved in storing and collecting storage charges, the proposed provision is right.
(xi).	Incorporate clause 2.19.3. of the revised tariff guidelines prescribing regular review of exchange rate.	Vessels are turned around in around 14 to 18 hours, hence the said clause of 2.19.3 of revised guidelines is not applicable.
(xii).	The proposed provisions about collecting deposit from users in case where transactions are not routed through Electric Data Interface (EDI) are not found to be in line with clauses 2.18.2 and 2.18.3 of the revised tariff guidelines. The proposed provision at 2.6. may, therefore, be modified in line with the clause 2.18.2. to 2.18.3. of revised tariff guidelines. Update the exact rate of penal interest for delayed payment by users / delayed refund by the operator at 2% above the prime lending rate of the State Bank of India as stated in tariff guidelines.	The EDI route for transactions with customers has been stabilised with proper tripartite arrangements. Therefore, there will be no deposits. This is similar to the EDI arrangement of TPT and has been well accepted by all our customers. It has not proposed any provision for levy of penal interest for delay in payment by users / delay in refund by terminal. It has proposed a provision to state that all transactions to its Custom are only through Electronic Data Interface (EDI) with proper tripartite agreement.
(xiii).	Explain the reasons for introducing the proposed note number 10 about shifting of import laden container to Off dock CFS for disposal under Section 48 of Customs Act if such cargo is not cleared within 25 days from the date of landing. Furnish a copy of the relevant order of the Customs in this regard. The Major Port Trust Act 1963, specifically prescribes the provisions under Sections 61 and 62 for disposal of goods not removed from the premises within the stipulated time limit or in case rates or rent are not paid.	It has amended the provision in accordance with the revised Customs notification. A copy of the same has been submitted.
(xiv).	Explain the reasons for not proposing a composite box rate with discounts for services not offered.	Composite box rate is not possible due to involvement of CHAs & MLOs while invoicing and due to USD component for some of the tariff items.
(xv).	This Authority vide its Order dated 20 September 2002 (which has been stayed) had deleted the lashing / unlashng charge of US \$ 8.04 per container for reasons elaborately explained the said Order. The proposed rate for stevedorage charge of normal container / transshipment container and charges for shifting of container are arrived at by clubbing the existing lashing / unlashng charge with the stevedorage charge and proposing hike of 30% thereof. This works out to almost 100% to 124% increase from the tariff level approved in the Order of September 2002 for these items. Justify the proposed rate with reference to the cost of services provided.	The MOC provides for PSA SICAL to continue to collect charges based on 1999 tariff till a new tariff is notified. Hence it is logical to apply the upward revision of 30% based on 1999 tariff.
(xvi).	Furnish detailed cost sheet for each equipment or service center for which tariff has been proposed to determine the	A container terminal offers comprehensive service of receiving export boxes & loading on to ship and vice-versa for import boxes.

	reasonableness of individual tariff items with reference to the actual cost of providing the service.	This is different from a major port which offers variety of services like loading / unloading, handling varieties of cargo, covered & uncovered storage, land use allotment, etc. In the case of a container operation, cross subsidisation is not relevant. The different rates, conventionally proposed is for flexibility in billing and due to presence of dollar denominated tariff. It is not possible to split the cost under each equipment or service center. The overall rate increase is justified only through total revenue and total cost position.
(xvii).	Prescribe concessional tariff for coastal containers at Schedule 1.1, 1.2, 1.3, 1.4, 1.5 and 1.9 at the level not exceeding 60% of tariff proposed for normal containers in line with our Order number TAMP/4/2004-Genl dated 7 January 2005.	Tariff for coastal vessels is prescribed at level the concession envisaged by TAMP.
(xviii).	Indicate the benchmark levels of productivity as stipulated under clause 6.8 of the tariff guidelines. Propose incentive for better performance of the terminal and disincentives for performance below the benchmark levels. Also, explain the basis for proposing such benchmark levels and the incentives / dis-incentives.	It has been the most efficient terminal in the country from day one in terms of both productivity and reliability. It never had any monetary incentive for its superior performance so far. Earlier exercises in the past, like, "Efficiency-linked Tariff Scheme" and "Normative cost based on container handling charges with bench marks" have not yielded the desired results.
(xix).	Flowing from the principle prescribed in clause 2.15 of the revised tariff guidelines, incorporate a conditionality of allowing refund equivalent to berth hire charges for the period when the vessels idle at its terminal when operations cannot take place due to failure / breakdown of the shore based facilities of the PSA SICAL.	On several occasions, it has turned around the vessel faster due to our superior productivity and have provided "catch-up" services for delayed vessels. Vessels / MLOs do not pay extra for this reduced berth usage. Also, this clause will only result in more disputes rather than helping the cause of the port customers.
(xx).	Incorporate a provision clarifying the rates applicable on a container from foreign port landing at PSA SICAL for subsequent transshipment to an Indian Port on coastal voyage or vice versa.	It has incorporated a necessary provision based on this observations.
(xxi).	Justify the proposed increased of around 53% in lift off / lift on, Hatch cover handling, Extra movement, Reefer related charges, Shut out and Wharfage over the rate approved in TAMP Order of September 2002 with reference to the cost of services provided.	The MOC allows PSA SICAL to continue to collect charges based on 1999 tariff till a new tariff is notified. Hence it logical to apply the upward revision of 30% based on 1999 tariff.
(xxii).	The unit of levy of charges for supply of electricity to reefer container may be prescribed on 4 hourly basis in line with clause 5.7.1. of the tariff guidelines. While doing so, corresponding adjustment may be done in the rates proposed. Also, justify the proposed increase in the charges for the supply of electricity with reference to the present tariff of the power supply and the average consumption of electricity per shift.	It has modified the unit of levy of supply of electricity to reefer containers on 4 hourly basis. The electricity charges have gone up by 46% from the time it commenced the operation where as its proposal envisages only 30% increase from the 1999 rates.

(xxiii).	Modify the proposed note about commencement of free storage period for import loaded and empty container in terms of clause 5.8.2. of the revised tariff guidelines.	The proposed note is amended to comply with clause 5.8.2 of revised guidelines.
(xxiv).	The proposed note number 5 about time limit for levy of storage charge in case of abandoned containers is found to be incomplete. Modify the said note to include various provisions prescribed in Clause 5.8.3. of the tariff guidelines.	It has revised the provision in line with the new Customs notification to state that where the container is seized / confiscated by the Custom Authorities and the same cannot be destuffed within the prescribed time, the storage charges will cease to apply from the day the Custom order release the cargo subject to lines observing the necessary formalities and bearing the cost of transportation and destuffing. Otherwise, seized / confiscated containers should be removed by the line / consignee from the port premises to the Customs bonded area and in that case the storage charge shall cease to apply from the day of such removal.
(xxv).	Incorporate a conditionality to state that the storage charges shall not accrue for the period during which the PSA SICAL is not in a position to deliver / ship the containers, when requested by the user.	The wordings of this conditionality should be unambiguous. It should not result in subjective interpretations resulting in disputes than helping customers' cause. There should be a national consensus and all the terminals should follow this.
(xxvi).	Explain the basis of the proposed tariff of Rs.1000/- per transaction / report under Schedule 2.3 for specialised system service and also state explicitly the specialised services proposed to be offered for levy of this tariff. Such services must not be those arising in the ordinary course of terminal operation.	This relates to generation of any special reports/ information from its system which is not routine in nature, but based on customer's request. The revised proposed Scale of Rates explains the services for which the proposed tariff will be levied.

9. The Tuticorin Port Trust (TPT) has also been requested to furnish additional information / clarification on the following points. The TPT has furnished the requisite information. A summary of queries raised by us and the TPT's reply are tabulated below:

Sl. No.	Queries raised by us	Reply furnished by TPT
(i).	Furnish NPV analysis of the bids of all the bidders made in term of Clause 5.6 (b & c) and 4.9.2 of the Tender to select the successful bidder.	It has furnished the requisite information. The net present value of the amount quoted by the second highest bidder is Rs.6521.18 lakhs as against Rs.13,914.88 lakhs quoted by PSA SICAL.
(ii).	Furnish comments on the reasonableness of the proposed investments of PSA SICAL to the tune of Rs.259 lakhs in plant and machinery and Rs.462 lakhs in IT during the year 2006 and also confirm whether it is as per the terms of the CLA.	It has not made any specific comments. The TPT has stated that as per CLA Clause No.6.1.5. the licensee shall use best effort to promote and develop the commerce at the Licensed Premises and / or the Container Terminal in order to achieve its maximum utilisation and shall at all times, give foremost consideration to this objective consistent with sound business practices in its manner of operation. As per Article 6, Clause No.6.1.1. of the LA, the licensee has to make available all necessary resources including capital investment for operation, maintenance and repair of the Container Terminal.

(iii).	Comment on the designed capacity of the PSA SICAL Terminal for the years 2003 to 2008 taking into consideration the equipment deployed / proposed to be deployed.	Terminal capacity mentioned in the BOT concession agreement is 300,000 TEUs per annum with its modern handling equipment and information system support. The length of the berth is 370 meters and draught is 10.7 mtrs. The berth was initially provided with 4 Rubber tyred gantry cranes, 2 Rail mounted quay cranes and supporting facilities such as tractors and trailers etc. as stipulated in the BOT agreement. An area measuring 10ha (1,00,000 sq.m.) of land has been provided for handling and stacking of containers. The area is sufficient to handle 4,00,000 TEUs of containers. However, to handle these containers, the equipment provided were not sufficient and the operator was requested to provide additional equipment to facilitate handling of more traffic. In compliance with the port's request, the terminal operator installed one more RMQC, four RTGC and required prime movers, besides yard expansion. The additional infrastructure was in place by end of March 2005. Hence the projections made by the Terminal Operator at 356100 TEUs, 391710 TEUs and 430881 TEUs for the year 2006-2007 and 2008 respectively are in order.
--------	---	---

10. A joint hearing in this case was held on 9 December 2005. At the joint hearing, the PSA SICAL, TPT and the concerned users made their submissions. Indian Chamber of Commerce and Industry (ICCI), Tuticorin Custom House Agents' Association (TCHAA), Tuticorin Steamer Agents' Association (TSAA) and Tuticorin Port Handling Agents Association have filed further written submissions reiterating the points made by them earlier.

11. The PSA SICAL has subsequently vide letter dated 16 January 2006 made further submissions emphasising on considering efficiency gains on the computation of its tariff. It has furnished revised calculation of efficiency gains as per the norms of performance given by the Working Group on Normative Cost based tariff wherever available and considered the report published by the World Bank (Measuring Port Performance) by Patrick. In line with the approach followed by it in its initial proposal, the efficiency gains assessed by the PSA SICAL as per the revised calculation for the period from the years 2000 to 2005 is Rs.228.88 crores and 50% thereof i.e. Rs.114.44 crores has been claimed as efficiency gain.

It has submitted that the 2005 guidelines provide to reward an operator for efficiency achieved in operations by benchmarking it against the average performance in previous tariff cycle. But the selection of such benchmark suffers from the deficiency to deal with situations arising because of its introduction in-between and that to in a heterogeneous market where all the players are not performing at the same level.

The cumulative effect of the above arguments demands an independent benchmark as transitional provision for incentivising efficiency gains. This needs a deviation from what is given in the guidelines regarding efficiency gains.

Referring to clause 1.7. of the tariff guidelines it has concluded that the guidelines empower TAMP to deviate from the provision prescribed in the tariff guidelines. TAMP may exercise this discretion while dealing with this issue in its case to serve in general the intent of law and policies in particular the objective behind privatisation.

12. The PSA SICAL was given an opportunity of hearing on quantification of gain / loss on 20 July 2006 at the office of this Authority.

13. This Authority passed an Order on 23 August 2006 in compliance with the terms of the MOC drawn on 17 August 2005 between the PSA SICAL, TAMP and the Ministry of Shipping, Government of India and the direction received from the Ministry of Shipping on 17 April 2006 about treatment of royalty for the period prior to 31 March 2005. The said Order passed by this Authority was notified in the Gazette of India on 15 September 2006 vide Gazette No. 140. In the said Order this Authority has assessed the gain approved to PSA SICAL due to non-implementation of the 2002 tariff Order at Rs.72.63 crores for the period from November 2002 to September 2006. The gain assessed for the past period was adjusted over 3 years period from October 2006 to September 2009. The net surplus for the period October 2006 to September 2009 after adjustment of the gain accrued to PSA SICAL in the past was estimated at Rs.14288.11 lakhs (i.e. 54.3% of the operating income). Based on the cost position reflected, this Authority ordered 50% tariff reduction over the 1999 tariff and deleted the charges for lashing / unlashings

14.1. The PSA SICAL filed Writ Petition Nos.38845 and 38846 of 2006 challenging the Order passed by this Authority on 23 August 2006 before the Hon'ble High Court of Madras.

14.2. The Hon'ble High Court of Madras based on the Writ Petitions filed by the PSA SICAL had granted interim stay on the operation of impugned Order and allowed the PSA SICAL to charge tariff as per the tariff Order of December 1999 until further Orders on these Writ Petitions. The interim stay granted was extended from time to time by the Hon'ble High Court at Madras.

14.3. Subsequently, the Hon'ble High Court of Madras disposed of the Writ Petition filed by the PSA SICAL through its Order dated 22 August 2007. The operative portion of the Order is reproduced below:

"So far as the impugned order dated 23.08.2006 passed by the first respondent is concerned, it is apparent that no opportunity was afforded as agreed in the memo of compromise dated 17.08.2005. Indeed, the learned senior counsel for respondents 1 and 3 submitted that the hearing was conducted only by the Chairman of TAMP. In so far as the impugned order dated 17.04.2006 passed by the Union of India is concerned, this Court is of the view that sufficient opportunity has not been granted. Taking into consideration of the same, the impugned orders passed by respondents 1 and 3 are quashed on that ground. If the petitioners intend to submit a representation, if any, to the first and third respondents, they are permitted to do so, within a period of two weeks from today, on receipt of the same, the said respondents are directed to give personal hearing to the petitioner and pass orders on merits in accordance with law within a period of four weeks and six weeks respectively thereafter."

14.4. As TAMP can fix tariff for PSA SICAL only after the Government issues a policy direction on the issue of pass through of royalty for the period prior to 31 March 2005, a joint memo was also filed on behalf of the Petitioner and TAMP on 5 September 2007 before the Hon'ble High Court to modify the Order dated 22 August 2007. The learned Judge after perusing the Order of 22 August 2007 observed that it was not necessary to modify or clarify the earlier Order. On receipt of the representation, the TAMP could seek appropriate direction from the Ministry and pass Orders accordingly.

15. The PSA SICAL vide letter dated 4 September 2007 has filed a representation. It has mainly emphasised on internalisation of efficiency gain in the tariff which will help PSA SICAL to cover its unmet operating costs through revenue stream while maintaining the tariff at globally competitive level. The representation was updated based on the presentation made by PSA SICAL subsequently. It has also drawn reference to the submissions made by it earlier in Annexure E of letter dated 16 January 2007 as regards efficiency gain. Some of the main submissions made by the PSA SICAL in its representation and its letter of 16 January 2007 referred herein are summarised below:

- (i). The operating cost estimated to be incurred (including royalty), the royalty to be paid and the estimated average tariff that will be allowed by the TAMP during the

life of the License Agreement derived based on the principles followed in 2002 tariff Order and 2006 tariff Order are tabulated below:

Rs. / TEU (based on 2002 tariff order)			
Year	Tariff	Total Expenses (Including royalty)	Royalty paid
2002-05	1637	1498	866
2006-08	1104*	1923	895
2009-11	1070*	2795	1792
2012-14	1078*	3545	2534
2015-17	1235*	4124	2956
2018-20	2045*	5399	3421
2021-23	2098*	5890	3959
2024-28	2478*	6998	4589

Calculated tariff based on concepts followed in 2002 tariff Order.

The above table clearly show that revenue generated by PSA SICAL based on the tariff recommended by TAMP does not cover the operating cost incurred by PSA SICAL even if the fixed royalty paid by PSA SICAL to Tuticorin Port Trust (TPT) is excluded from the operating cost.

- (ii). Referring to the efficiency gain computed by it at Rs.228.88 crores for the years 2000 to 2005, in its earlier letter dated 18 January 2006, it has stated that if tariff for the typical three years after recognising efficiency gain should have been as follows:

(In Rs.)	
2003	3069
2004	2787
2005	3157

The above tariff is well within the tariff ordered by TAMP to the other container terminals in our country. Using the discretionary powers available to TAMP as per clause 1.7. of the tariff guidelines and using the policy statement applicable to Maritime Sector providing TAMP with flexibility to reward efficient container terminal, TAMP must incentivise PSA SICAL for sustaining and enhancing its efficiency.

- (iii). If PSA SICAL is allowed to internalize efficiency gains as a part of the tariff it charges to its customers, it will be in a position to atleast meet a certain percentage of its unmet operating costs. Otherwise the return allowed by TAMP will not cover the disallowed portion of the royalty.

Year	Likely ROCE allowed by TAMP (Rs./TEU)	Disallowed portion of royalty (Rs./TEU)
2006-08	157	475
2009-11	46	952
2012-14	12	1346
2015-17	15	1571

Basis: 30 year finance model in its proposal of August 2005.

- (iv). For the period 2002 to 2004 it has actually handled 743,465 TEUs which is 71,274 TEUs more than projections made in 2002 tariff Order. The excess volume handled is less than 20% of the volume projected in 2002 tariff Order. Juxtaposing this reality with paragraph 2.13. of the revised guidelines, implies that PSA SICAL needs to be compensated for its efficient operations while setting the tariff at the end of each tariff cycle or the resultant gains may be appropriately be allowed to be retained while assessing the gains / loss for the past period. According to PSA SICAL this amount which is ordered to be recovered by TAMP in the gains / loss calculations is to the tune of Rs.12.74 crores.

- (v). To summarise, PSA SICAL has requested to allow internalisation of efficiency gains in its tariff to meet a certain percentage of unmet operating costs by exercising the policy space provided under the revised guidelines of tariff fixation and by the Maritime Policy.

16.1. In compliance with the Order of the Hon'ble High Court dated 22 August 2007, and in terms of Clause 9 of the MOC, a personal hearing was given to PSA SICAL on 21 September 2007 by this Authority with required quorum before determining the advantage / gains accrued to PSA SICAL in the past for adjustment / set off. PSA SICAL was earlier called upon to furnish all relevant documents and necessary analysis required for quantification of the gain, if any, accrued to it, as per the MOC before the date of hearing.

16.2. At the hearing, the contents of para 6 of the Order of the High Court of 22 August 2007 were read out and the purpose of the personal hearing was explained to PSA SICAL. The fact that both TAMP and PSA SICAL had filed a joint memo for rectification of the time limits prescribed by the High Court for passing an appropriate orders by the TAMP was also recalled. PSA SICAL agreed that the time limit for TAMP should be read as six weeks as this Authority has to take into consideration the order to be passed by the Government within four weeks from the date of filing of the representation by the PSA SICAL.

16.3. PSA SICAL made a power point presentation highlighting certain facts (like the second highest royalty quoted as cost, efficiency gains due to PSA SICAL, volume gains, reasonableness of the cost estimates and treating certain items of expenditure as per the Accounting Standard and Audited Accounts) to be recognised while fixing the tariff. Some of the points explained by the PSA SICAL in its proposal did not reflect the correct position. When pointed out, the PSA SICAL agreed to furnish amended copy of its presentation. During the presentation, the PSA SICAL, inter alia, made the following points:

- (i). It does not challenge the calculations contained in the earlier orders of TAMP. They have only challenged some of the concepts and principles of guidelines followed by TAMP.
- (ii). With ageing of assets, the Return allowed on capital in tariff computation decreases over time. In contrast, the payment on account of royalty rises due to increase in unit rate of royalty payable and the growth in volume handled. They do not have any source other than tariff to meet the uncovered portion of royalty which is disallowed as pass through. Accordingly, the Authority should devise some mechanism and compensate the operator in some form, for the disallowed portion of royalty. One such source is meeting such burden out of efficiency gain to be allowed in tariff.
- (iii). By allowing partial pass through of royalty, the Authority and the Government have recognised the fact that it is a legitimate outflow to the company. Therefore, it is necessary for the Authority to provide suitable avenue in tariff to meet the uncovered royalty.
- (iv). They are well aware of the requirement spelt out under clause 2.4.1 of the revised tariff guidelines relating to sharing of efficiency gain. PSA SICAL is rated very high for its efficiency and cost effectiveness. However, they cannot establish any efficiency gain for the relevant period as required by the guidelines since they had commenced operations from a very high level of efficiency and therefore setting a very high benchmark which is comparable with any international terminal. The scope for continuous improvement is, therefore, limited.
- (v). TAMP should not confine its attention to clause 2.4.1. of the revised tariff guidelines alone. It should recognise the other provisions in the guidelines which call for ensuring fair and reasonable return to private investors. Clause 1.7. of the tariff guidelines permit the Authority to deviate from the prescribed guidelines. The Authority should be ready to exercise its discretion to relax the requirement of clause 2.4.1 bearing in mind the requirement imposed to recognise efficiency elsewhere in the guidelines or the policy of the Government.

16.4. PSA SICAL did not furnish any fresh information required to quantify the advantage/gain accrued to them for the past period before the scheduled hearing. At the hearing, the PSA SICAL confirmed that it had already furnished all relevant information and did not propose to make any further submissions.

17. As agreed in the hearing, PSA SICAL submitted the revised presentation slides and has also filed written submissions of the points put forward by them during the hearing. The PSA SICAL has mostly reiterated the points made on efficiency gains and the need to allow pass through of royalty.

18. This case could not be taken for consideration by the Authority after the personal hearing given to PSA SICAL since the fresh direction from the Ministry of Shipping, Road Transport and Highways (MSRTH) on treatment of royalty for the period prior to 31 March 2005 in compliance with the Order of the Hon'ble High Court dated 22 August 2007 was not received at that time.

In the meanwhile, there was change in the composition of this Authority. This Authority therefore decided to give a fresh personal hearing to PSA SICAL as required by clause 9 of the Memorandum of Compromise.

19. In pursuance to the Order of the Hon'ble High Court dated 22 August 2007, the Ministry of Shipping, Road Transport and Highways (MSRTH) vide its letter No.PR-14019/6/2002-PG (Vol-I) dated 20 February 2008 has issued a direction under Section 111 of the Major Port Trusts Act, 1963 to this Authority about the treatment of royalty in the case of PSA SICAL for the period prior to 31 March 2005. The operative part of the directions of MSRTH is reproduced below:

"12. The submissions made by PSA SICAL during the course of hearing have been carefully analysed. The Hon'ble High Court, Madras has directed that the matter be decided on merits and in accordance with law. To conform to the aforesaid requirements, as per the directive of the Hon'ble Court, the decision in the case of PSA SICAL should be in line with the decisions taken in respect of similarly placed cases, especially the earlier decided case of Chennai Container Terminal Limited (CCTL). In the CCTL case, the Government has already decided the extent of royalty/revenue share as an item of cost and has issued a policy direction to TAMP. Therefore, in the instant case of PSA SICAL, the Govt directs that TAMP should follow the same method of computation and treatment of royalty, as in case of CCTL, for the period prior to 31.03.2005.

13. As regards import of the word "loss" the same interpretation made in the case of CCTL should be applied in the present case of PSA SICAL.

14. While computing the tariff in the case of PSA SICAL vide order dated September 2002, TAMP allowed some additional surplus to be retained by PSA SICAL, over and above the prescribed return on the capital employed. However retention of extra benefit has not been allowed by TAMP to CCTL for the period when pass through of revenue share was allowed in that case. Therefore, TAMP should take this also into account, so as to ensure uniformity of approach vis-à-vis that in respect of CCTL.

15. TAMP should also take a decision on the issue of interest on the surplus retained by the Terminal Operators in the previous periods and whether this interest accrued is to be factored in and offset while computing tariff for the future period."

20.1. A personal hearing earlier fixed on 30 June 2008 by this Authority had been deferred at the request made by the PSA SICAL seeking additional time for analysing and documentation to be compiled for the hearing.

20.2. A personal hearing was given to PSA SICAL on 16 September 2008 at Chennai by this Authority with the required quorum before determining the advantage / gains accrued to PSA SICAL in the past.

While issuing the notice for personal hearing, the PSA SICAL was again called upon to furnish all relevant documents and necessary analysis required for quantification of gain, if any, accrued to it

as per clause 7 and 8 of the Memorandum of Compromise. It was also advised to furnish any other details it may necessary with respect to proposal dated 8 August 2005. A copy of the fresh direction received from the Ministry of Shipping dated 20 February 2008 on treatment of royalty for the period prior to 31 March 2005 was also forwarded to the PSA SICAL.

20.3. At the hearing on 16 September 2008, the PSA SICAL without going into the substantive issues, filed a written submission requesting further extension of time till 15 October 2008.

It was made known to PSA SICAL that the repeated requests made by it seeking time for submitting its arguments is unduly delaying the final disposal of the case. The PSA SICAL was granted two weeks time to make its further submissions during the next personal hearing schedule on 30 September 2008.

21.1. As scheduled, PSA SICAL was given a personal hearing on 30 September 2008 at New Delhi by Chairman (TAMP) and Member thus constituting the required quorum.

21.2. At the hearing, the PSA SICAL made the following submissions:

- (i). When the bids of Tuticorin Container Terminal were submitted, TAMP had not finalised its guidelines. Therefore, they had no means to understand the tariff policy before submitting their financial bid.
- (ii). TAMP guidelines on royalty pass through do not take cognizance of the provisions of individual the License Agreements.
- (iii). The absolute size of return is falling over the period of time due to depreciation of assets. There is an inconsistency in the approach, as 16% return is inadequate to cover the part of royalty not allowed as pass through.
- (iv). TAMP may consider full pass through of royalty and revise the guidelines specific to licensee. TAMP may also recommend renegotiation of LA to TPT /GOI.
- (v). Please interpret Article 7.3.5.1 of LA in right spirit to fix reasonable tariff.
- (vi). TAMP may continue with 1999 tariff while the process to review the guidelines is initiated.
- (vii). TAMP may consider whether the Memorandum of Compromise of 2005 still survives. We feel, the MOC 2005 has lost its relevance with the passing of tariff order in 2006.
- (viii). TAMP may consider
 - (a). 'efficiency gain' as calculated in their proposal as revised by them.
 - (b). Royalty to be allowed as pass through.
 - (c). CITOS payment may be allowed as cost.
 - (d). Deferred revenue to be considered for amortisation as per accounting policy.
- (ix). The approach followed by TAMP was to determine royalty of the second bid on NPV basis. It is requested to consider year-to-year position for the 9 year block of 1999-2008 for this purpose.
- (x). Full pass through of royalty beyond MGT should be considered.
- (xi). Please set off past surplus in 3 cycles.

21.3. The PSA SICAL has also filed a written submission and submitted Audited Annual Accounts for the years 2005, 2006 and 2007. It has stated that the submissions are based on the tariff Order of 23 August 2006 passed by this Authority, the directions given by the Hon'ble High Court on 22 August 2007 and taking into consideration the fresh direction from the MSRTH dated 20 February 2008 on the treatment of royalty for the period prior to 31 March 2005.

21.4. The PSA SICAL has furnished revised calculation of efficiency gain and recalculated the net gain accrued to them for the past period. The highlights of the written submissions made by the PSA SICAL is explained below:

(i). **Revised computation of Efficiency Gains:**

- (a). In the fresh calculations, the PSA SICAL has computed efficiency gain on employee cost, equipment running and repairs cost, depreciation and overheads with reference to its own cost parameters with reference to the previous years.

The cost parameters over a tariff cycle is considered and savings per year is arrived at. It has computed efficiency gain for the years 2000 to 2002 as the first cycle, second cycle as 2003 to 2005 and third as 2006 to 2007.

- (b). While calculating the Efficiency Gains for each of the cost items, inflation factor based on the Wholesale Price Index (WPI) published by the Reserve Bank of India is taken into account to eliminate the inflation impact.

- (c). Detailed computation of efficiency gain in respect of above mentioned cost parameters claimed by PSA SICAL is tabulated below:

(i). **Operating Labour Cost**

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Operating Labour Cost (Rs. in lakhs)	266	264	313	379	387	439	506	465	576
Operating Labour Cost (Rs. per TEU)	176	130	146	161	131	137	142	108	128
Operating Labour Cost inflation adjusted (Rs. per TEU)	176	124	127	132	102	98	91	64	68
3 years average Operating Labour Cost (Rs. per TEU)	142			111			74		
Efficiency Savings (Rs. per TEU)					32			36	
50% Retainable (Rs. per TEU)					16			18	

(ii). **Equipment Running Cost**

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Equipment running cost (Rs. in lakhs)	238	399	383	379	525	640	899	905	1168
Equipment running cost (Rs. per TEU)	156	196	179	161	178	200	253	209	260
Equipment running cost inflation adjusted (Rs. per TEU)	156	188	185	132	139	142	162	124	139
3 years average equipment running cost (Rs. per TEU)	167			138			141		
Efficiency Savings (Rs. per TEU)					29			-4	
50% Retainable (Rs. per TEU)					15			0	

- (iii). It has similarly computed efficiency gain in overheads at Rs.47 per TEU for the block 2003-05 and Rs.37 per TEU for the years 2006-08.

Efficiency savings in depreciation is assessed at Rs.55 per TEU for the block 2003-05 and Rs.34 per TEU for the block 2006-08.

- (iv). Accordingly, the total efficiency gain assessed by PSA SICAL is tabulated below:

(Rs in lakhs)	
2003	310
2004	389
2005	423
2006	319
2007	387
2008	403
Total	2231

(ii). **Royalty:**

As per Memorandum of Compromise signed between PSA SICAL, TAMP and the Ministry on 17 August 2005, the period of applicability of royalty treatment should be consistent with the policy decision taken by the Government of India in the matter of CCTL.

(a). **Pass through of Second Highest Royalty:**

- (i). As per the workings given below, it may be observed that if the royalty paid is not factored in, it would result in net cash deficit to the operator:

		(Rs. in lakhs)				
Sl. No.	Particulars	2002	2003	2004	2005	2006
A.	Net Surplus/Deficit before payment of royalty (as per annual audited statements)	2166	1788	2437	2799	3159
B.	Net gain as determined by the TAMP	1441	1492	1791	1995	2324
C.	Retainable Surplus (A-B)	725	296	646	804	835
D.	Less Royalty paid	540	776	1095	1535	2352
E.	Net Cash Deficit to operator (C-E)	185	-480	-449	-732	-1517

It has, therefore, requested to consider royalty pass-through of second highest bidder from July 2003 onwards (period prior to 1 April 2005).

- (ii). It has furnished the computation of the second highest royalty by comparing the NPV of the financial parameters quoted by it with that of the second highest bidder on the actual throughput achieved from the date of commencement of operations till the year 2007. As per its workings, the second highest bidder's offer of royalty plus upfront payment works out to 61% of amount quoted by PSA SICAL. It has, therefore, requested to consider the second highest royalty pass-through to the extent of 61% as per its computation.

(b) Full royalty on throughput achieved beyond Minimum Guaranteed Throughput (MGT):

Though as per the License Agreement PSA SICAL is only contracted to achieve its MGT, it has in fact exceeded the volume and also paid royalty on the actual throughput. It has requested that on the differential throughput beyond the MGT, the full royalty must be allowed as pass through in order to give a fair return to the Terminal operator.

(iii) Annual License fee and exchange loss for the period prior to 31 March 2005:

The TAMP has admitted the license fee and exchange loss from 31 March 2005 relying on the certificate issued by the Chartered Accountants establishing arms length relationship between PSA SICAL and CITOS. Since the relationship prior to 2005 between the companies was not different from the period subsequent to 31 March 2005, it is requested to reconsider admitting the license fee and exchange loss for the prior period also.

(iv) Deferred Revenue Expenditure:

The treatment of deferred revenue expenses covering license fees to Licensor may be allowed following the Indian Accounting Practices instead of amortising it over the entire project period.

(v) Accordingly, revised net gain calculated by the PSA SICAL is as follows:

	2002 (2 months)	2003	2004	2005	2006 (9 months)	Total as per 2006 Order (2002-06)	2006 (3 months)	2007	Total from (Oct. 2002 to Dec. 2007)
Net gain as determined by TAMP in 2006 Order	241	1492	1791	1995	1743	7262			
Less:									
Efficiency Gain retainable		310	365	423	239	1382	80	387	1829
Royalty offered by 2 nd highest bidder @ 61.98% claimed		240	679	426	305	1650	102	2258	4010
Royalty paid above MGT 38.02% thereof				32	88	120	29	376	525
Annual License Fee to CITOS to be taken into account	10	99	78	77	40	293	13	21	317
Deferred Revenue not considered in 2006 Order to be taken into account		86	86	21		193			
Revised net gain	231	775	861	1017	1070	3655			

(vi) Spreading over of the past period surplus over 3 tariff cycles:

It has sought permission from the Ministry as per its letter dated 25 September 2008 to set off gains accrued for the past period, if any, over the next 3 tariff cycles (i.e. 9 years) instead of 1 cycle (i.e. 3 years). Since the Memorandum of Compromise entered on 17 August 2005 reflected the set off over three years period, it has requested to factor the set off period in next three tariff cycles (i.e. 9 years), if applicable, based on the Ministry's approval.

(vii) It has further submitted that the guidelines for fixation of tariff issued in March 2005 are inappropriate for its terminal for the simple reason that if tariffs are fixed as per the guidelines, it would result in the terminal operating at loss. Indeed, it would soon be faced with a situation where the tariff fixed will actually be lower than the

royalty committed in the License Agreement. This anomaly has arisen for the following reasons:

- (a). PSA SICAL submitted its bid for the terminal to the Tuticorin Port Trust on 24 October 1997. In this bid, it offered a royalty payment scheme to the Port Trust that provided for rapid increase in royalty over the years. TAMP had not formulated their guidelines for tariff fixation at the time it submitted the bid.
- (b). The License Agreement with the Tuticorin Port Trust was signed on 15 July 1998. As per Article 7.3.1 of the License Agreement, it agreed to tariff ceilings to be fixed by TAMP.
- (c). In 2002 tariff Order, (an order stayed by the Honorable High Court of Madras), royalty committed by it was not allowed as cost. The immediate implication of this was that the terminal would become unviable.
- (d). It expected that TAMP, a statutorily created body would fix a fair tariff which would allow a reasonable margin to it after accounting for the cost of operations and the royalty payable to the Port Trust.

The TAMP guidelines of 1998 did not give any indication that our legitimate expectation of a reasonable tariff was misplaced. In particular, the guidelines did not say that royalty would not be taken into account when fixing tariffs. The guidelines only provided that the basis for fixation of tariff was cost plus 20% return on equity (later changed to 16% return on capital employed).

- (e). If NPV basis is adopted as the yardstick for determining pass through, only 46% of the royalty payment would be allowed as pass through.

The pass through upto second quote of royalty will not prevent the terminal from going into the red. From 15 July 2008 the per TEU royalty payable to TPT is Rs.1313 per TEU. If only 46% is allowed as pass through, this will leave Rs.709 per TEU uncovered. In 2020 the royalty amount is Rs.3504 per TEU. That would leave Rs.1892 per TEU uncovered. Thus, even if the pass through as allowed is applied it is a matter of time that tariff will fall even below royalty. The root cause is that the tariff fixation guidelines and the policy directives do not adequately take into account the specifics of our case.

- (viii). (a). Full royalty paid should be allowed as pass through and, if need be, TAMP may prevail upon the Government of India to issue a suitable policy directive.
- (b). Revised tariff fixation guidelines may be formulated exclusive for PSA SICAL.
- (c). Renegotiation of its License Agreement with the Tuticorin Port Trust may be recommended with a view to reduce the royalty committed in such a way that the existing TAMP guidelines would become reasonable in its case too.
- (d). Past period surplus may be spread over 3 tariff cycles based on approval from Ministry.
- (e). Article 7.3.1 of the License Agreement may be beneficially interpreted to set the tariff and give relief to the Licensee.

22.1. At the hearing, the PSA SICAL was advised to initiate the following action and furnish the requisite information by 3 October 2008:

- (i). The computation of efficiency gain and assessment of past surplus furnished by PSA SICAL did not contain detailed working and break up of fixed and variable costs. PSA SICAL was, therefore, advised to file its analysis of past surplus for the period upto September 2008 in the same proforma in which tariff application is furnished.
- (ii). Actuals for the period from January 2008 to September 2008 should be furnished.
- (iii). Tariff fixation based on standard capacity to be determined based on the formula given in the 2008 guidelines may be examined and its comments may be furnished.

22.2. The PSA SICAL has, accordingly, vide letter dated 3 October 2008 furnished the following:

- (i). The computation of past gain has been updated for the year 2008 upto September based on the actuals for the period from January 2008 to September 2008. It has submitted that for the period January 2008 to September 2008 the accounts are yet to be audited.
- (ii). The overall fixed and variable cost per TEU are furnished. Computation of efficiency gain does not recognise the variable and fixed cost. The revised efficiency gain calculation furnished by PSA SICAL is tabulated below:

(Rs in lakhs)

2003	310
2004	389
2005	423
2006	358
2007	434
2008	358
Total	2272

- (iii). The net gain assessed by PSA SICAL for the period 2002 to September 2008 with and without after considering efficiency gain is tabulated below:

(Rs. in lakhs)

Year	Net gain assessed by the PSA SICAL before considering efficiency gain	Efficiency gain claimed by PSA SICAL	Net gain assessed by the PSA SICAL with efficiency gain
2002 (for two months on prorata basis)	280.83	0	280.83
2003	1572	310	1262
2004	1658	389	1269
2005	1132	423	709
2006	723	358	365
2007	738	434	304
2008 (upto September)	-284	358	(-642)
Total gain accrued to PSA SICAL due to non implementation of 2002 tariff Order	5819.83	2272	3547.83
	5724.83*	2381*	5333.83*

* These are after considering the 2008 figures furnished by PSA SICAL upto September 2008 prorated for full year.

- (iv). The computation of second quote royalty earlier arrived at 6.1% based on the NPV model for the actuals throughput handled by the PSA SICAL is updated with 2008

actuals upto September. Based on this computation it has submitted that the second highest royalty to be allowed as pass through is 57%.

- (v). It has submitted that TAMP may consider the annual escalation factor of 8% in fuel and power cost as estimated by it which is well below the 10.6% actuals that prevailed in 2007 (based on WPI).
- (vi). With reference to tariff computation based on standard capacity following 2008 upfront tariff guidelines, the PSA SICAL has submitted that the total stacking area for 1 hectare of land using rubber tyred gantry cranes works out to maximum of 360 TEUs per hectare. It has, accordingly, after applying the modified factor for ground slots arrived at yard capacity of its terminal at 326394 TEUs.
- (vii). It has also forwarded its letter to the Ministry of Shipping dated 25 September 2008 requesting the Ministry to issue suitable direction to TAMP to set off the gain accrued, if any, over next 3 tariff cycles i.e. 9 years instead of one tariff cycle stated in the Memorandum of Understanding signed in August 2005. Apart from this it has reiterated its earlier submissions made during the hearing.
- (viii). It has stated that without prejudice to its position that 2002 tariff Order is not valid and its subsequent Writ Petition was withdrawn to facilitate out of Court settlement, the contention in its earlier Writ including 2002 Writ Petition remain valid.

23.1. The PSA SICAL has subsequently vide letter dated 24 October 2008 made further submissions with a copy endorsed to the MSRTH. It has clarified that these submissions are without prejudice to the larger submissions made in its letter dated 3 October 2008. Some of the main points made by PSA SICAL are given below:

- (i). TAMP, in their Order of November 2000, have permitted full royalty as pass through for the Nhava Sheva International Container Terminal (NSICT) at JNPT. Such pass through continued to be available to NSICT upto 2005 and without the condition that there should have been a loss to the terminal on account of the royalty not being taken as pass through.
- (ii). It is hence requested that full pass through of royalty may be allowed in its case also upto 2005, if need be, in consultation with the Government of India in view of any directives the latter may have issued to TAMP.
- (iii). Not extending the same benefit to PSA SICAL as was extended to the NSICT would be discriminatory.
- (iv). Given the escalating stream of royalty offered by it to the Tuticorin Port Trust, it is essential that full royalty pass through be allowed for the entire period of the concession. Otherwise, there will soon be a situation where tariff fixed will be lower than royalty due to the port. It is hence again requested to allow full royalty pass through for the entire period of the concession. Alternatively, to propose some other satisfactory solution to the problem.

23.2. It has also forwarded a similar letter addressed to the Ministry of Shipping, Road Transport and Highways dated 29 October 2008 for treatment of royalty as pass through on par with NSICT.

24.1. The PSA SICAL has subsequently vide its e-mail dated 10 November 2008 forwarded a copy of the review petition dated 7 November 2008 submitted by it to the MSRTH about full pass through of royalty and on other matters. In its review petition, it has requested the Government to direct TAMP to allow full pass through of royalty for the entire period of Concession and allow adjustment the gain accrued for the past period over 3 tariff cycle of 3 years each (i.e. 9 years). It has requested this Authority to wait for the response of the Ministry before passing any Order in respect of its application dated 3 October 2008.

24.2. The MSRTH has already issued a policy direction on the matter relating to treatment of royalty for the period prior to March 2005 in compliance with the Order of the High

Court dated 22 August 2007. The directive is binding on this Authority. Merely because a review application is filed before the Government, this Authority on its own cannot suspend implementation of the policy direction, unless it is specifically required so either by the Government or the Hon'ble High Court. This Authority therefore, decided to proceed with review of PSA SICAL tariff in compliance with the Order of the High Court.

25. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>.

26. With reference to totality of the information collected during the processing of this case, the following position emerges for consideration:

(i) (a) The review of PSA SICAL tariff is in the context of the Order of the Hon'ble High Court of Madras on 22 August 2007, by which the Order passed by this Authority on 23 August 2006 was quashed with a direction to this Authority to pass an Order after giving a personal hearing to the PSA SICAL as per the Memorandum of Compromise of 17 August 2005.

(b) Clause 9 of the MOC drawn between the concerned parties on 17 August 2005 stipulates that the first Respondent i.e. this Authority would afford an opportunity to the Petitioner to be personally heard before determining advantage / gain for adjustment / set off in the further tariff. The Hon'ble High Court held that the personal hearing given to PSA SICAL by the Chairman of this Authority alone on 20 July 2006 was not adequate. The Hon'ble High Court has, therefore, quashed the tariff Order of this Authority passed on 23 August 2006 "on that ground". The wordings "on that ground" finding place in the sentence conveying the decision clearly show that the decision of the Court to quash the Order is only on account of the Petitioner not being afforded an opportunity of hearing as agreed in the MOC.

(c) In compliance with the Order of the Hon'ble High Court dated 22 August 2007 and in terms of clause 9 of the MOC, a personal hearing was given to PSA SICAL on 21 September 2007 by this Authority constituting the required quorum before determining the advantage / gain accrued to PSA SICAL in the past.

Subsequently, consequent upon change in the composition of this Authority, another personal hearing was given to the PSA SICAL by this Authority constituting the required quorum before determining the advantage / gain approved to PSA SICAL on 30 September 2008.

Though the PSA SICAL had confirmed earlier that it does not propose to make any further submissions, it has subsequently in October 2008 furnished revised calculation of gain accrued in the past period updating it with actual upto September 2008. It has also furnished revised computation of efficiency gain. The PSA SICAL has, however, not updated estimates for the future period with reference to the 2008 actual.

The proposal filed by the PSA SICAL in August 2005 and subsequent submissions made by the PSA SICAL along with the revised computation of past period gain, efficiency gain and other submissions made by the PSA SICAL in its letter dated 3 October 2008 are considered in this analysis.

(ii) It may be relevant here to recall that Order of this Authority passed in September 2002 effecting an across-the-board reduction of 15% over the Scale of Rates of 1999 and deleting the tariff item for lashing / unlashings, stowage planning and supervision charges was not implemented by the PSA SICAL in view of the interim stay Order obtained from the Hon'ble High Court at Madras on petitions filed by PSA SICAL challenging the impugned Order.

The litigation culminated in a Memorandum of Compromise entered between the concerned parties on 17 August 2005 which was taken on record by the Hon'ble High Court of Madras while dismissing the writ petition filed by PSA SICAL.

Some of the user associations have stated that the MOC was finalised without consulting the users and, therefore, it will be null and void. It is relevant to mention the MOC was drawn between the concerned parties involved in the Writ Petition and the same was accepted by the Hon'ble High Court while passing the Order.

- (iii). The PSA SICAL has stated that the Memorandum of Compromise of 2005 has lost its relevance with the passing of the tariff Order of 2006. PSA SICAL in their Writ Petition while praying the Hon'ble High Court of Madras to quash the Order passed by this Authority in August 2006 has referred clause 9 of the Memorandum of Compromise and submitted that they were not afforded an opportunity of hearing as per the said clause of the MOC. The High Court of Madras in its Order of 22 August 2007 has on 'that ground' struck down the Order passed by this Authority and directed to pass fresh Order after giving an opportunity of hearing as to the PSA SICAL.

Thus, the Memorandum of Compromise signed between PSA SICAL, TAMP and the Government on 17 August 2005 survives till the revised tariff of the PSA SICAL is fixed in compliance with the Order of the High Court.

- (iv). The PSA SICAL has also stated that without prejudice to its position, the 2002 tariff Order is not valid.

The Hon'ble High Court of Madras in its Order of 17 August 2005 has not quashed the Order passed by this Authority in September 2002. The Court has dismissed the Writ Petition based MOC signed between the concerned parties before the Hon'ble High Court. As per the MOC, PSA SICAL is allowed to levy the 1999 tariff, till the revised tariff is gazetted.

As per the MOC, advantage / gain accrued to the operator by virtue of not implementing the tariff Order of 2002 in view of the stay, is to be quantified and set off in the new tariff.

Thus the tariff Order of 2002 forms the basis for quantifying the gain accrued to the operator as per the MOC. Hence the contention of the PSA SICAL that the 2002 tariff is not valid is not correct.

- (v). One of the important issues which has been agitated vehemently by PSA SICAL for consideration in this case is about the treatment of the royalty as an item of cost for tariff fixation.

- (a). The PSA SICAL has argued that this Authority in its Order of November 2000, has permitted full royalty as pass through for the Nhava Sheva International Container Terminal Limited (NSICT) at JNPT, which was continued to be available to NSICT upto 2005. It has hence requested that full pass through of royalty may be allowed in its case also upto 2005.

Royalty payment was allowed as full pass through in the initial tariff fixation of the Nhava Sheva International Container Terminal Limited (NSICT) in the year 2000 and this position was maintained till 31 March 2005.

The treatment of royalty came under focused scrutiny while processing the initial tariff of the Chennai Container Terminal Limited (CCTL) in March 2002 and it was decided not to admit royalty as pass through for reasons elaborately explained in that Order. Flowing from this decision in the CCTL case, royalty was not admitted as pass through in the PSA SICAL also while fixing the initial tariff based on its cost position.

In any case, treatment of royalty for the period prior to 31 March 2005 in the PSA SICAL is governed by a specific policy direction issued by the MSRTH under Section 111 of the Major Port Trusts Act which is binding on this Authority.

- (b). For the period after March 2005 also, the PSA SICAL has requested pass through of fully royalty while fixing its tariff. It has argued that the guidelines of 2005 on royalty pass through do not take cognizance of the provisions of individual the License Agreements. The PSA SICAL has also requested that the full royalty must be allowed as pass through on the differential throughout beyond the MGT in order to give a fair return to the Terminal operator.

For the period subsequent to 31 March 2005, Clause 4 of the MOC requires pass through of royalty to be allowed as per the manner and mode prescribed in the 2005 tariff guidelines. It is noteworthy that the tariff guidelines of 2005 were issued as a policy direction of the Government and are binding on this Authority. The request of the PSA SICAL to admit full royalty is not in line with the tariff guidelines.

- (c). It is thus clear that the treatment of royalty has to be done as follows:

- (i). Treatment of royalty for the period prior to 31 March 2005 is governed by the policy direction issued by the MSRTH in compliance with the Order of the High court of Madras dated 22 August 2007.

- (ii). For the period subsequent to the tariff guidelines: As per clause 4 of the MOC for the period for the period after 31 March 2005, the treatment of royalty has to as per manner and mode prescribed in the 2005 tariff guidelines.

- (vi). (a). In respect of (v), (c), (i), above, the Ministry of Shipping Road Transport and Highways in compliance with the Order of the Hon'ble High Court dated 22 August 2007, and after giving an opportunity of hearing to the PSA SICAL has passed fresh directions to this Authority on 20 February 2008 under 111 of the Major Port Trusts Act, 1963 directing this Authority to follow the same method of computation and treatment of royalty, as in case of CCTL, for the period prior to 31 March 2005. As regards import of the word "loss", the same interpretation made in the case of Chennai Container Terminal Limited should be applied in the present case of PSA SICAL.

The direction issued by the MSRTH also states that while computing the tariff in the case of PSA SICAL vide order dated September 2002, TAMP had allowed some additional surplus to be retained by PSA SICAL, over and above the prescribed return on the capital employed. However retention of extra benefit has not been allowed by TAMP to CCTL for the period when pass through of revenue share was allowed in that case. Therefore, TAMP should take this also into account, so as to ensure uniformity of approach vis-à-vis that in respect of CCTL.

The MSRTH has also advised this Authority to take a decision on the issue of interest on the surplus retained by the Terminal Operators in the previous periods and whether this interest accrued is to be factored in and offset while computing tariff for the future period which is discussed in the subsequent paragraphs.

- (b). This Authority while implementing the policy direction issued by the Ministry of Shipping vide its letter No.PR-14019/6/2002 PG(1) dated 7 November 2003 in the CCTL case, had adopted the following approach for allowing pass through of revenue share:

- (i). Revenue share to the extent of second highest bidder (i.e. 27% of the gross revenue) was considered as an item of cost.

- (ii). The term 'loss' in this context was taken to be the revenue deficit after considering admissible cost elements and permissible return.
 - (iii). The additional surplus allowed to be retained with the CCTL in its earlier Order of March 2002 was not allowed in the November 2003 Order when the revenue share was admitted as pass through to the extent of the second quote i.e. 27% in compliance with the policy directions of the MSRTH.
 - (iv). The cost position after admitting the royalty to the extent of second quote and adjustment of additional surplus allowed earlier, reflected a deficit position of 17% and therefore tariff increase of 17% was allowed to the CCTL.
- (c). Admissibility of royalty for the period prior to 31 March 2005 in the case of the PSA SICAL by adopting the approach followed in the CCTL will, therefore, be as follows:
- (i). In the case of the PSA SICAL, as per the terms of the MOC, the surplus for the past period due to non-implementation of the 2002 Order is to be fully adjusted in future tariff. Hence, if the royalty to the maximum of second quote is not admitted, it will lead to reduction in the return on capital employed and hence there will be loss to the operator.

In the case of PSA SICAL, the financial bid is, however, based on royalty model unlike the revenue share model followed in the CCTL case. In the royalty model, the successful bidder was selected based on the NPV assessment for the whole concession period. It is, therefore, not correct to consider only the yearwise royalty values in isolation and admit it to the extent quoted by the second lowest bidder. The royalty model should, therefore, recognise only the portion of royalty equivalent to the proportion of NPV relevant to the second lowest bid.

PSA SICAL has requested to adopt year-to-year position royalty quoted by the next highest bidder while admitting royalty as pass through. It has stated that as per its computation, the royalty amount quoted by the 2nd highest bidder by comparing the NPV of the financial parameters quoted by the PSA SICAL for the years 1999 to 2007 with reference to the royalty per TEU quoted by the second highest bidder for the actual traffic handled by the PSA SICAL works out 61% which has been subsequently revised to 57% after updating it with 2008 actual traffic upto September 2008. There does not appear to be any logic to truncate the assessment only for part of the concession period, when the bid evaluation was made for the whole of the concession period.

The TPT, at our request, has furnished the NPV of the revenue stream quoted by the next lowest bidder at Rs.65.21 crores as against Rs.139.15 crores quoted by the PSA SICAL. This is found to be 46.86% of the relevant assessment for the PSA SICAL's bid. This means, only 46.86% of the royalty amount estimated by the PSA SICAL can be admitted for tariff computation purpose, based on the principles set in the revised tariff guidelines. This approach was followed in cases of Visakha Container Terminal Private Limited and Nhava Sheva Container Terminal Limited, where the bids were decided based on the revenue stream of royalty assessed on NPV method. Accordingly, for the period prior to 31 March 2005, maximum permissible pass through of royalty is

pegged at 46.86% (i.e. to the extent quoted by the next lowest bidder) of the royalty payable by the PSA SICAL.

- (ii). The revised tariff after allowing partial pass through of revenue share in the case of CCTL was implemented prospectively from 28 November 2003. Accordingly, in the case of PSA SICAL also, royalty to the extent of second quote is admitted from the date of implementation of the CCTL Order i.e. 28 November 2003.
- (iii). Some additional surplus over and above the permissible return was allowed to be retained by PSA SICAL for the reasons recorded in para 15(xvii) of the tariff Order of 2002.

Retention of additional benefit allowed earlier was withdrawn in the case of CCTL when partial pass through of revenue share was permitted.

Following the CCTL model and as per the policy direction issued by the Government, additional surplus over and above the permissible return which was allowed to be retained by PSA SICAL in the earlier tariff Order is to be withdrawn the period from 28 November 2003 onwards.

For the period prior to 28 November 2003, the PSA SICAL is allowed to retain the additional surplus earned beyond the permissible cost and return with reference to the actual position as the pass through of royalty payment is not admissible for this period.

- (vii). (a). In respect of (v). (c). (ii). above, for the period subsequent 31 March 2005, the Clause 2.8.1. of tariff guidelines of 2005 provides the manner and mode in which the royalty is to be factored in the tariff computation. Clause 4 of the MOC of 17 August 2005 also require the tariff guidelines of 2005 to be followed insofar as the treatment of royalty for the period after 31 March 2005.

- (b). As per the tariff guidelines of 2005, in case of bids finalised before 29 July 2003, the tariff computation must take into account royalty / revenue share payable by the private operators to the landlord port as cost for tariff fixation so as to avoid the likely loss on account of this item not being taken into account, subject to a maximum of the amount quoted by the next lowest bidder. The L.A. was signed by the PSA SICAL on 15 July 1998.

As already mentioned above, as per the terms of the MOC, entire past surplus is to be adjusted in future tariff, hence if the royalty to the maximum of second quote is not admitted, it will lead to reduction in the return on capital employed which the PSA SICAL is otherwise entitled and hence there will be a loss to the operator. Hence, royalty to the extent of the next lowest bidder i.e. 46.86% of the royalty payable by PSA SICAL is admissible for the period subsequent to 31 March 2005 as well.

- (c). A table showing the royalty amount claimed by the PSA SICAL and the royalty admissible as pass through is given below:

(Rs. in lakhs)

Year	Full Royalty	Royalty claimed by PSA SICAL	Royalty admissible as pass through (46.86%)
2002 (proportionately for two months)	90.04	90.00	0
2003	775.76	776	30.29

2004	1095.07	1095	513.15
2005	1535.35	1535	719.47
2006	2351.87	2352	1102.09
2007	3643.24	3643	1707.22
2008 (8 months actual prorated for full year)	5106.67	5107	2393.00
2009 (royalty estimated by PSA SICAL for 3 lakh TEUs is prorated for 4.75 lakh TEUs of 2008)	6989.63	6989.63	3275.34
2010 (estimated by us based on per TEU royalty quoted by PSA SICAL for traffic of 4.75 lakh TEUs)	8527.16	8527.16	3995.83
2011	10013.13	10013.13	4692.25
Total	40128	40128	18428.64

- (viii). (a). Another important claim made by the PSA SICAL tariff is about recognising efficiency gains in its tariff computation.

In its August 2005 proposal, the PSA SICAL claimed efficiency gain amounting to Rs.245.89 crores for the period 2005 to 2008. This computation was partly based on the benchmark indicated in the report of National Working Group for normative cost and some benchmarks were borrowed from certain international publications of what the cost / investment should be for a reasonably efficient terminal and compared it with its actual.

As per the clause 2.4.1. of the tariff guidelines, benchmark to measure efficiency improvement is the average performance of the same terminal achieved in the preceding cycle.

In the initial proposal, the PSA SICAL has thus not quantified the cost reduction, if any, achieved during the past period and established that such cost reduction is due to efficiency improvement of its terminal with reference to its own performance in the past cycle, as per the relevant clause of the tariff guidelines.

- (b). In the revised calculations furnished in September / October 2008, PSA SICAL has quantified efficiency gain based on employee cost, equipment running and repairs cost, depreciation and overheads with reference to its own cost parameters with reference to the previous cycle. The cost parameters over a tariff cycle is considered and savings is determined applying the Wholesale Price Index (WPI) published by the Reserve Bank of India account for inflation. The total efficiency gain claimed to be retained by the PSA SICAL in the latest revised calculation is Rs.22.72 crores for the years 2003 to September 2008.
- (c). The revised approach followed for computing efficiency gain is found to be generally in line with the provisions of the tariff guidelines. The PSA SICAL has, however, not segregated the cost elements into variable and fixed components while computing the efficiency gain. The computation of efficiency gain furnished by the PSA SICAL is modified as explained hereinunder:
- (i). The PSA SICAL while assessing the efficiency gain has grouped the years 2000 to 2002 as first block, 2003 to 2005 as the second block and 2006 to 2008 as the third and claimed efficiency gain for the years 2003 to 2008.

Clause 2.4.1. of the guideline requires a comparison to be made of the cost reduction achieved in the immediately preceding tariff cycle with that of the tariff cycle, which preceded it.

Since factoring efficiency gain in the tariff computation flows from the 2005 tariff guidelines, there can be an argument that claiming efficiency gain for the period 2003 and 2004 which is prior to the 2005 guidelines may not arise. In the case of the PSA SICAL, the first tariff Order based on its cost and investment was passed by this Authority in September 2002. Accordingly, the first block of actual to be considered for comparison with the next cycle is from November 2002 to November 2004. For ease of comparison, actual cost position for the years 2003 and 2004 (covered by tariff Order dated 20 September 2002) is analysed.

Following the two year tariff cycle as then was applicable prior to the tariff guidelines which came into effect from 31 March 2005, the years 2005 and 2006 would be the second block. Hence the average actual cost for the years 2005 and 2006 is compared with corresponding relevant items of actual cost incurred during the period 2003 and 2004 to assess the variation.

Subsequent to 2005 tariff guidelines, actual / estimates for the three years 2007 to 2009 is compared with corresponding items of actuals of 2005 and 2006 for assessing the efficiency gain.

- (ii). The cost has been de-escalated at the escalation rate applicable for tariff determination in the individual years i.e. 6.44% in 2005, 4.5% in 2006, 5.4% in 2007 and 4.6% in 2008 and 2009 to remove the impact of inflation while computing the efficiency gain.

- (ix). The PSA SICAL has claimed efficiency gain under the heading of operating labour cost, equipment repairs and running cost, depreciation and overhead. On an analysis of each of these items subject to the modifications discussed above, the following position emerges:

(i). Operating and direct Labour cost:

- (a). Before considering efficiency gain for this item, it has been assessed whether the cost incurred for this item is within certain norms for which the benchmark available in upfront tariff guidelines of 2008 has been considered. The upfront tariff guidelines do not stipulate any specific norm for operating and direct labour cost. It comes under the other expenses for which the norm prescribed is 10% of the gross block of the asset.

It is found that the actual "other expenses" of the PSA SICAL corresponding with the cost elements covered in the guidelines are well within the prescribed norm of 10% of the actual gross block of assets reported for the years 2003 to 2008.

- (b). Based on the actual figures reported in the Annual Accounts for the years 2003 to 2007, the labour cost per TEU is arrived at to measure cost reduction. The average per TEU cost during the years 2005 and 2006 works out to 130.16 as compared to Rs.146.70 for the years 2003 and 2004. Hence 50% of the reduction amounting to Rs.8.27 per TEU can be allowed as efficiency gain. For the year 2007 to 2009, the unit labour cost reduces further to Rs.87.16 per TEU and accordingly 50% of the reduction i.e. Rs.21.50 per TEU is taken as efficiency gain for the block of 2007 to 2009.

- (ii). (a). The PSA SICAL has not furnished a computation of efficiency gain for each of the elements under the head "Equipment Repairs and Running cost". Further, the total cost is not segregated into fixed and variable elements to demonstrate that the cost reduction has arisen on account of efficiency gains. On our request, it has subsequently furnished the year-wise break up of the power and fuel consumption and their unit cost. The sum of power and fuel cost indicated by the PSA SICAL for the years 2003 and 2004 do not match with the figures reported in their Annual Accounts. We have, therefore, relied on power and fuel cost reported in the Annual Accounts.
- (b). The average consumption of power for the years from 2003 to 2008 is found to be well within the norm of 8 units per TEU prescribed in the upfront tariff guidelines. The average power consumption for the years 2003 and 2004 based on the total power cost and the unit rate of power reported by the PSA SICAL works out to 7.91 units per TEU. For the years 2005 and 2006, the PSA SICAL has reported unit electricity consumption at 7.06 units and 6.62 units respectively. The average works out to 6.84 units which means a reduction of 1.07 units per TEU with reference to the average consumption of power in the preceding tariff cycle. For the years 2007 to 2009, the average electricity consumption per TEU works out to 6.71 unit, which means a reduction of 0.13 units with reference to the average consumption of power in 2005 and 2006. As per 2005 guidelines, 50% of the savings achieved in power consumption is allowed as efficiency gain.
- (iii). The guidelines for upfront tariff fixation prescribed the consumption norm of 4 litres fuel per TEU. The consumption level reported by the PSA SICAL for the years 2003 to 2008 is within the prescribed norm.

With reference to the average fuel consumption for the years 2003 and 2004 at 3.06 units per TEU, the PSA SICAL has reported an average fuel consumption of 3.64 litres per TEU for the years 2005 and 2006. The PSA SICAL has not explained the reasons for the increase in the fuel consumption. Since no reduction in the consumption of fuel is noted during this period, no allowance for efficiency gain is considered for this item for the years 2005 and 2006.

For the years 2007 to 2009, the average fuel consumption works out to 3.52 litres per TEU which means a reduction of 0.12 litre with reference to the average consumption of fuel in 2005 and 2006. As per 2005 guidelines, 50% of the savings achieved per TEU is allowed as efficiency gain.

- (iv). The repairs and maintenance cost is incurred with reference to the assets deployed. It may, therefore, be appropriate to measure efficiency in this cost element by comparing the repairs and maintenance cost as a percentage of the gross block of assets. The upfront tariff guidelines of 2008 also require estimation of this cost item as percentage of gross block of assets.

The repairs and maintenance cost reported in the Annual Accounts including stores and spares consumed and the gross block of assets reported in the Annual Accounts are considered. The average repairs and maintenance cost for the years 2005 and 2006 works out to be 1.94% of the relevant gross block of assets as against 1.38% for the previous cycle. For the years 2007 to 2009, the average repairs and maintenance cost works out to 2.3% of the gross block of assets.

Incidentally, the actual repairs and maintenance cost for the years 2005 to 2008 is also found to higher than the repairs and maintenance cost

computed applying the norms prescribed in the 2008 upfront tariff guidelines. Since no reduction is found in this cost element with reference to the respective previous cycles, no allowance for efficiency gain is admissible.

- (v). The PSA SICAL has not segregated the overhead cost into variable component, if any, to show the efficiency in this item. The overhead cost will mostly be fixed in nature and may not vary directly with the throughput. Reduction in unit cost claimed by the PSA SICAL for this item is on account of the volume gain and the operator has not proved that the reduction is attributed to his efficiency. Hence this item is not considered for the efficiency gain.

- (vi). Depreciation is only an accounting entry and hence not considered for efficiency gain computation.

- (vii). It may be relevant to mention that the PSA SICAL has not claimed efficiency gain for the year 2009. In our calculation, efficiency gain computed for the year 2008 is extended to 2009 as well subject to applying the relevant annual escalation factor recognising that the input factors for the year 2009 flow from 2008 actuals while the estimating the cost position. On the same analogy, efficiency gain is also considered for the years 2010 and 2011.

- (viii). The total efficiency gain claimed by the PSA SICAL vis-à-vis efficiency gain as per our computation is tabulated below:

(Rs. in lakhs)		
Years	Efficiency gain claimed by PSA SICAL	Efficiency gain as per our computation
A. For the past period		
2003	310	0
2004	389	0
2005	423	36.75
2006	358	42.24
2007	434	118.94
2008	256	136.92
Subtotal (A)	2272	334.85
B. For the future period		
2009	-	142.72
2010	-	149.28
2011	-	156.15
Subtotal (B)	-	448.14
Total (A+B)	2272	782.99

Computation of efficiency gain is attached as Annex-I.

- (x). The MOC allows the PSA SICAL to continue to levy at the pre-revised tariff of 1999 subject to other provision of the MOC till a revised Scale of Rates is notified. The PSA SICAL in the earlier proceedings had reported a net loss of Rs.602.70 lakhs for the years 2002 to 2005 due to non-implementation of the Order passed in the year 2002 in the statement furnished on 15 July 2006. In the revised calculation furnished on 3 October 2008, the PSA SICAL has assessed net gain accrued for the period from November 2002 to September 2008 at Rs.58.19 crores. After considering the claim of efficiency gain of Rs.22.72 crores, the gain accrued for the past period upto September 2008 works out to Rs.35.47 crores.

Since the PSA SICAL continues to operate at the 1999 tariff level, it is necessary to analyse the gain accrued to the PSA SICAL due to non-implementation of 2002 tariff Order for the period from November 2002 till the implementation of this tariff Order, say December 2008.

The individual items of actual cost and also the revenue in the statement prepared by the PSA SICAL marginally vary from the figures reported in the Annual Accounts, as, in its own admission, the classification of expenditure furnished in the cost statement is different from the classification considered by the Statutory Auditors for preparing the Annual Accounts. For this analysis, the figures reported in the Annual Accounts of the PSA SICAL for the years 2002 to 2007 are relied upon. For the year 2008, the actual reported by the PSA SICAL upto September 2008 is relied upon and prorated for the full year.

The gain / loss statement prepared by the PSA SICAL is not found to be as per the terms of the MOC and also do not conform to the directions issued by the Government as regards the treatment of royalty. The main deviations in the computation furnished by PSA SICAL are analysed hereunder:

- (a). *The PSA SICAL has prepared the gain / loss statement for the full year of 2002 on the grounds that the Order passed by this Authority in 2002 specified the costs for the whole year while arriving at the tariff. For the year 2008, the PSA SICAL has assessed surplus upto September 2008 based on the actual.*

Analysis:

The quantification of gain / loss arises in the context of non-implementation of the Order passed in 2002 and, therefore, it has to be assessed from the date on which the Order would have become effective till the revised tariff approved by this Authority is implemented as per the terms of the MOC. Accordingly, the period from 3 November 2002 to 31 December 2002 is only relevant for the year 2002. Since the actual figures for this period is not made available, the net surplus position as estimated in the 2002 tariff Order and the actuals for the year 2002 is considered on prorata basis for two months to arrive at the gain accrued during this year.

For the year 2008, gain is assessed for the full year calendar since the year 2008 will be over by the time the revised tariff is implemented.

- (b). *The PSA SICAL has included the Annual License fee for Computer Integrated Terminal Operating System (CITOS) for quantification of gain / loss due to non-implementation of the Order passed in 2002 for the period prior to 31 March 2005. Since the relationship prior to 2005 between the companies was not different from the period subsequent to 31 March 2005, it has requested to reconsider admitting the license fee.*

Analysis:

This Authority in the Tariff Order of 2002 had observed that the annual license fee for Computer Integrated Terminal Operating System (CITOS) payable by the PSA SICAL to its promoter company is akin to technical service fee payable by other private operators to parent / promoter company and hence this item was disallowed as cost as per the principle followed prior to the issue of the revised tariff guidelines. The capital cost was allowed based on the argument that some expense would have been incurred if it had to be procured from elsewhere.

Since this item was not allowed as cost in the tariff Order of 2002, it is not possible to admit this element as an expenditure item for the purpose of quantifying gain / loss accrued due to non-implementation of the last Order. As has been mentioned earlier, the MOC requires the estimates considered during the last tariff revision to be updated to the extent the actuals vary from the estimates and does not envisage inclusion of a new element, barring royalty, which was not allowed in the last tariff revision. That being so, annual license fee for CITOS is not included as cost for the years 2002

to 31 March 2005 in line with the position maintained in the Tariff Order of 2002.

For the period subsequent to 31 March 2005, clause 2.8.2. of the revised tariff guidelines disallows technical service fee if its reasonableness is not established by applying the yardstick of arms length relationship. PSA SICAL has not furnished any Income Tax (IT) Assessment Order to support the admittance of this expense by the IT department on the ground that assessment of its Income Tax is still pending for the past period. Since Income Tax Assessment Order is not available, the Certificate issued by the Auditors of PSA SICAL certifying the arms length relationship of this transaction is relied upon for admitting this item as cost for the period subsequent to 31 March 2005 as per the revised tariff guidelines subject to the condition that PSA SICAL will produce at the time of next review the IT assessment orders for each of the years to show that the Income Tax Authorities has allowed this expenditure. If such evidence is not produced, expenditure allowed now will be set off in the next tariff review. This Authority has in case of Chennai Container Terminal Limited and Visakha Container Terminal Private Limited also admitted this item of expense for the period after 31 March 2005 relying on the Certificate issued by their Chartered Accountant of arms length relationship of the transaction.

- (c). *The PSA SICAL has considered the entire royalty payment as item of cost even for the period prior to 31 March 2005.*

Analysis:

As explained in paras (v) and (vi) above, the royalty has been admitted as pass through to the extent of second lowest quote i.e. 46.86% for the period prior to 31 March 2005 in compliance with the fresh directions issued by the Government on 20 February 2008. For the period subsequent to 31 March 2005, the treatment of royalty is done as per clause 2.8.1 of the tariff guidelines and admitted as pass through to the extent of second lowest quote i.e. 46.86%.

- (d). *The PSA SICAL has reported a marginal loss on account of variation in the foreign exchange rate on transactions relating to purchase of spares, installation of software, lease rentals of ITG's during the year 2005, etc. Since it is a genuine cost it has requested to admit this item for quantification of gain/loss.*

Analysis:

During the revision of tariff undertaken in 2002, the approach followed was to allow loss on foreign currency transaction as an item of cost only for the actual repayment of loan / debt. In the absence of PSA SICAL furnishing any details relating to repayment for its foreign currency debt, the loss on account of foreign currency transaction was not allowed as item of cost during the last revision.

The PSA SICAL has subsequently clarified that loss on account of variation in foreign exchange is shown separately in its books only in view of its accounting policy. The entry pertaining to foreign exchange gain / loss relates to the actual transaction and is part of the actual expenditure but is shown under a separate head. Based on the clarification furnished by the PSA SICAL, this item is admitted as cost while quantifying the gain / loss accrued for the past period. The PSA SICAL has confirmed that foreign exchange loss indicated by it excludes the CITOS license fee.

- (e). *The PSA SICAL has amortised the upfront fee over 40 years period and other deferred revenue expenditure over 5 years period. It has requested to*

allow treatment of this expense as per the Indian Accounting Practice instead of amortizing it over the entire project period

Analysis:

This Authority has already held in various Orders relating to Private Terminal Operators that the preliminary expense and upfront fee are relevant for the entire project and hence it is reasonable to spread such expenditure over the entire period so that the burden will be uniformly discharged by all the users of the terminal.

The deferred revenue expenditure and upfront fee reported at Rs.686.98 lakhs reported as on 31 December 2001 is spread over the remaining licence period of 28 years in line with the approach adopted in the 2002 tariff revision Order. The PSA SICAL has referred that in case of one of the terminal (NSICT), this expense was allowed to be amortised over five years. In the NSICT case also, the upfront payment was spread over the entire project life but preliminary expenses was not given similar treatment at that point of time as the principle of spreading over this expenditure over the entire project period was not evolved. Subsequently on adoption of this principle, it has been applied uniformly at all the other private terminals.

The PSA SICAL has not calculated return on the unammortised portion of the deferred revenue expense, which is otherwise permissible. The impact of the treatment given by us vis-à-vis the treatment given by the PSA SICAL is tabulated below:

Years	Treatment given by PSA SICAL (Deferred revenue expense spread over 5 years / upfront fee over 10 years)	Treatment by TAMP		Total considered by TAMP
		Amortised over project period from 2002 onwards	Return allowed on the unammortised expenses	
2000	79.71	79.71	0.00	79.71
2001	242.90	242.90	0.00	242.90
2002	242.90	24.54	132.49	157.03
2003	110.40	24.54	127.58	152.12
2004	110.40	24.54	122.67	147.21
2005	45.00	24.54	95.68	120.22
2006	45.00	24.54	84.64	109.18
2007	45.00	24.54	86.36	110.90
2008	45.00	24.54	82.43	106.97
2009	45.00	24.54	78.51	103.05
Total	1011.31	518.93	810.36	1329.29

It can thus be seen, that the method followed by this Authority is beneficial to the operator.

- (f) *EPCG penalty payment was moderated during the last tariff revision for reasons elaborately explained in the Order of 2002. This was considered as deferred revenue expenditure and spread over the remaining life of the asset.*

Analysis:

The Annual Accounts of PSA SICAL, perhaps in view of waiver of EPCG penalty, does not report any expenditure under this head. Accordingly, the expenditure is taken as nil as against estimate of Rs.94.54 lakhs for each of the years 2002, 2003 and 2004 during 2002 tariff revision.

- (g). *PSA SICAL had in the 2005 proposal considered the interest payment as cost while quantifying the gain/loss for the past period which has been excluded in the revised calculation furnished in October 2008..*

Analysis:

Prior to implementation of the tariff guidelines of 2005, return on equity was allowed in case of private terminal operators alongwith interest cost on debt. In line with the approach followed in the tariff Order of 2002, the PSA SICAL is entitled to claim interest on the cost of debt for the said period. Interest cost on debt reported in the Annual Accounts is, therefore, allowed for the period prior to 31 March 2005.

For the period subsequent to 31 March 2005, return is allowed on the capital employed as per the tariff guidelines. Since the capital employed includes the value of assets financed by both equity and debt component, interest cost is not considered separately as an item of expenditure.

- (h). *The capacity of the terminal was considered at 3 lakh TEUs per annum as assessed by the PSA SICAL during the 2002 tariff revision. The PSA SICAL has clarified that the additional investment proposed to augment its capacity in the year 2003 got delayed and was in place only in March 2005. It has considered the capacity based on the norms indicated in the draft report submitted by the National Working Group constituted by the TAMP for normative costing.*

Analysis:

With reference to the capacity assessment of the terminal, even the TPT has clarified that though the area allotted to the PSA SICAL is sufficient to handle 4 lakhs TEUs per annum, the operator had not deployed sufficient equipment till March 2005. The submissions made by the PSA SICAL on the capacity of the terminal at 225000 TEUS per annum for the years 2002 to 2004 and 339300 TEUS per annum from 2005 to 2008 is relied upon for the purpose of allowing return on equity / capital employed for the past period.

- (i). *The cost of leased equipment is capitalized and depreciation and return thereon is claimed from the year 2005 onwards.*

Analysis:

It is understood from the submissions made by the PSA SICAL that it has changed the method of lease from operating lease to finance lease from the year 2005 onwards. PSA SICAL has not claimed finance lease charge as an expense. It has considered the capitalised cost of leased equipment and claimed depreciation and return thereon from the year 2005. The approach followed by the PSA SICAL is accepted without any modification.

- (j). **Capital Employed and Return thereon**

- (i). **For the period prior to 2005 tariff guidelines:**

For the period prior to 31 March 2005, 20% return on equity and cost of debt was allowed. The same approach is followed while assessing the gain for the past period. The actual net block plus working capital as reported by PSA SICAL in its Annual accounts is considered for the period from 2002 to 31 March 2005. The shareholder's fund is arrived at after excluding the debt portion reported in the Annual Accounts. Return on equity share holders fund is allowed @ 20% and is linked to the capacity utilisation.

As already mentioned earlier, the actual cost of debt (i.e. interest cost) is treated as expenditure for the period prior to the 2005 tariff guidelines.

- (ii). Return on Capital Employed for the period subsequent to 2005 tariff guidelines.

Net fixed assets reported in the Annual Accounts of PSA SICAL and Working capital as per the norms prescribed in the revised tariff guidelines constitute the capital employed. As already mentioned earlier, the upfront fee and the deferred revenue expenditure to the extent not written off at the end of each of the year are also added to the net block for the entire period while arriving at the capital employed.

As per the tariff guidelines of 2005, the port / private terminal operator is entitled for full return if the capacity utilisation is beyond 60% and above. Since, the capacity utilisation with reference to the traffic handled and the capacity assessed by the PSA SICAL is more than 60%, as per the 2005 tariff guidelines, full return on capital employed applicable for each of the years i.e. @ 15% for the years 2005 and 2006 and @ 16% for the years 2007 and 2008 are allowed.

- (xi). Though the cost statement relied upon in the last tariff revision of 2002 reflected an average net surplus of 37.64% for the two years 2003 and 2004, this Authority had effected 15% reduction in its then prevailing tariff and deleted the charges towards lashing / unlashings at US\$8.04 per container. The net effect of this decision was a reduction of about 26.58% in the estimated revenue for the corresponding years. The balance of surplus to the extent of 5.038% of the estimated revenue of 2002 and about 11.2% of the average estimated revenue for the years 2003 and 2004 covered by that order, was allowed to be retained by the PSA SICAL for reasons recorded in para 15(xvii) of the Tariff Order of 2002.

The additional surplus allowed to PSA SICAL in the last Order for the period from November 2002 to November 2003 is, therefore, recognised in this analysis and for a like-to-like comparison this amount is excluded from the surplus for the relevant period.

Since royalty to the extent of the second quote is admitted as pass through for the period from 28 November 2003 in line with the fresh direction from the Government dated 20 February 2008, additional surplus is to be adjusted from December 2003 onwards in line with the approach followed in the CCTL in its 2003 tariff Order, as advised by the Government.

A summary statement indicating, the additional surplus allowed to be retained by the PSA SICAL in the 2002 tariff Order, updation with reference to actual and retention of additional surplus allowed in this Order while assessing the gain for the past period is tabulated below:

Particulars	(Rs. in lakhs)			
	2002 (from Nov)	2003	2004	Total
<u>As per 2002 Tariff Order</u>				
1. Additional Surplus to the extent of 5.038% in 2002 and 11.2% of the average revenue of 2003 and 2004 allowed to be retained in 2002 tariff Order after effecting 15% reduction and	36.62	547.77	620.71	1205.10

deleting / adding / unflashing charges.				
2. Updation with reference to the Actual				
(i). Actual Revenue	805.31	5196.61	6307.54	12309.46
(ii). Additional Surplus assessed to the extent of 5.036% in 2002 and 11.2% of 2003 and 2004 with reference to actual revenue	40.57	582.02	706.44	1329.03
(iii). Additional Surplus allowed to be retained by PSA SICAL taking into consideration the fresh direction of the MSRTH of allowing royalty for the period prior to 31 March 2005 in line with the CCTL approach.	40.57	533.52	0	574.09

It may be noted that the PSA SICAL has not made this adjustment while assessing the gain accrued during the past.

- (xii). The Government in its direction of 20 February 2008 has suggested this Authority to consider whether interest accrued on the surplus retained by the operator is to be factored while computing the future tariff. The point made by the Government is not a direction but only a suggestion to examine this aspect. The past surplus in this case would not have arisen if the earlier tariff Order of 2002 had been implemented. That being so, the operator had enjoyed the benefit of interest on the additional surplus which is also a gain accrued to him due to non-implementation of the tariff Order of 2002. This Authority in principle finds merit in the suggestion to quantify the past surplus alongwith interest and also to set off such accumulation with interest in future tariff.

It has to be, however, recognised that the MOC specifically states that to the extent the 2002 tariff has been arrived based on the estimates, appropriate adjustment has to be made by updating it with actual while quantifying the gain. The MOC does not specify about considering interest accrued while quantifying the advantage / gain accrued by the operator. Further, no provision exists in the tariff guidelines of 2005 to charge interest on the past period surplus which is to be set off in future tariff. Even while dealing with the tariff revision case of the Nhava Sheva International Container Terminal Limited, interest on the surplus accrued to the operator for the past period was not considered. That being so, in the absence of any such precedence in the earlier cases so far dealt by this Authority and also in the absence of relevant provisions in the guidelines of 2005 and the MOC entered with the PSA SICAL and the Government, this Authority decides not to charge interest on past surplus in the case of PSA SICAL.

This Authority will, however, separately examine the issue of levying interest on the past surplus and make suitable provision in the tariff guidelines, if necessary, which will be implemented prospectively.

- (xiii). Subject to the above analysis, the gain / loss accrued due to non-implementation of the Order passed in 2002 is quantified as per the statement attached as Annex-II. The summary of the gain / loss so quantified is tabulated below:

(Rs. in lakhs)		
Year	Assessed by the PSA SICAL	Assessed by TAMP
2002 (From November i.e. two months on prorata basis)	260.83	241.40
2003	1262.00	1510.53
2004	1266.00	1984.79
2005	709.00	1798.94

2006	365.00	1988.56
2007	304.00	2908.37
2008	(-642)	2793.42
	(-856) *	
Total gain accrued to PSA SICAL due to non implementation of 2002 tariff Order	3333.83	13226.01

* Rs.(-642) lakhs deficit considered by PSA SICAL upto September 2008 (after efficiency gain claimed) is prorated for full year of 2008 for a like to like comparison.

- (xiv). (a). Clause 2.13. of the revised tariff guidelines states that if the variation between the actual physical and financial performance with reference to the projections relied upon at time of fixing the prevailing tariff is more than + or - 20%, tariff will be adjusted prospectively by setting of 50% of such benefit / loss accrued while revising the tariff. The PSA SICAL has claimed that since the variation in the volumes is less than 20%, the additional income generated may be allowed to be retained as surplus. The claim made by the PSA SICAL is not found to be in line with the MOC governing the fixation of tariff in its case. As per the MOC, the gain accrued due to non implementation of the tariff Order approved in the year 2002 has to be quantified and set off in the three year tariff validity period. The gain accrued to PSA SICAL is not a result of only variation in the estimates relied upon in the last tariff review of 2002. Accordingly, the gain for the past period is to be fully adjusted in future tariff.
- (b). The MOC stipulates that the gain accrued due to non-implementation of 1999 tariff Order is to be set off in the next tariff cycle over three years period. PSA SICAL has in the revised submission in October 2008 requested that the gain, if any, to be adjusted in future tariff may be spread over 3 tariff cycles i.e. nine years. It has also made a representation to the Department of Shipping to issue a suitable direction to TAMP in this regard. This Authority is not in receipt of any direction from the Government about spreading over the past surplus in future tariff with reference to the representation made by the PSA SICAL.

It may be relevant to mention that in the NSICT case, this Authority in its Order of 2005 has held that adjusting all the surplus at one go may artificially bring down the tariff in one cycle and cause an escalation in the following period. This Authority prefers to smoothen such fluctuations in tariff level. Further, it is not necessary to allow the benefit of past surplus adjustment only to the users of the terminal in the next 2 to 3 years period. Hence, the decision to spread over of past surplus over a longer period of 5 years was taken in the Tariff Order of 2005 relating to NSICT. On the same analogy, this Authority is inclined to adjust the past period surplus in the case of PSA SICAL also over five years period i.e. from January 2009 to December 2013.

Of this, in the current tariff cycle, three installments of Rs.2645.20 lakhs each is to be adjusted in the years 2009 to 2011 and the balance Rs.5290 lakhs will be adjusted in the first two years i.e. 2012 and 2013 during the next tariff cycle.

- (xv). (a). In a recently decided case of a private container terminal (Nhava Sheva International Container Terminal Limited - NSICT), this Authority observed that an operator can handle volumes beyond the standard capacity by improving efficiency and/or by infusing more capital. As the existing cost plus method does not provide leverage to the efforts of an operator who achieve volume beyond its standard capacity, it was decided to fix tariff with reference to standard capacity level. The formula prescribed to determine

optimum capacity in the 2008 guidelines was adopted as an interim measure to determine the standard capacity. Consequently, the income, expenses, and the capital investment were also considered with reference to the standard capacity. Tariff was fixed for an interim period of one year period and it was decided to review the existing cost plus approach prescribed in the 2005 tariff guidelines in consultation with the relevant stakeholders

- (b). In the case of the PSA SICAL also, an attempt was made to see whether the approach followed in the NSICT case can be adopted. The PSA SICAL was also advised to furnish tariff computation based on the standard capacity following 2008 upfront tariff guidelines announced for the Public Private Participation (PPP) project. PSA SICAL has stated that the upfront tariff guidelines stipulate 720 ground slots per hectare. Whereas as per its calculation, the total stacking area for 1 hectare of land using the Rubber Tyred Crane works out to 360 TEUs. It has accordingly, the modified factor of ground slot and arrived at the standard yard capacity of its terminal at 326394 TEUs. The formula prescribed in the 2008 tariff guidelines for computation of the optimum capacity of the terminal is applied without any modification in the case of NSICT and also in the case of determining upfront tariff for the proposed second container terminal at the Tuticorin Port. This Authority does not find it reasonable to alter the predetermined norms to suit the requirements of an individual operator.

- (c). The standard capacity is, therefore, computed strictly following the 2008 upfront tariff guidelines. The optimal Quay capacity for berth length of 370 meters (as stipulated in the License Agreement) and applying the norms prescribed in the guidelines works out to 597870 TEUs per annum.

The PSA SICAL has submitted that out of 10 hectares of land provided by the TPT, 6.5 hectares of land is available for actual storage of container. The optimal yard capacity for 6.5 hectares of paved stacking area and applying the norms prescribed in the upfront tariff guidelines of 2008 works out 766500 TEUs per annum.

The standard capacity of the terminal as per the norms is 597870 TEUs per annum, being lower of the two capacities

As against the standard capacity of 597870 TEUs, the actual traffic handled by PSA SICAL is 432089 TEUs in 2007. Traffic handled in 2008 (upto September) is reported at 356533 TEUs which if prorated for full year works out to 476877 TEUs.

- (d). It has to be recognised that in the case of the NSICT, the actual volumes handled was higher than the standard capacity. Though tariff determination was made with reference to standard capacity, the revenue contribution from additional volume was recognised as the surplus available to reduce the quantum of pass through of royalty, which otherwise would have been admitted. Thus, it was a win-win situation for both operator and user as the approach recognised the volume efficiency of an operator and at the same time reduced the burden of royalty pass through to be borne by users.

This Authority is inclined to adopt the approach followed in the NSICT case of fixing tariff based on the standard capacity in the case of PSA SICAL also. But in, PSA SICAL case, the actual traffic handled/estimates for 2009 is about 20% below the standard capacity level. Thus, there is no volumes efficiency achieved by the operator with reference to the standard capacity of the terminal. It may be relevant to note that the cost efficiency achieved by the PSA SICAL is duly factored in the computation. Given the present capacity utilisation at PSA SICAL, the standard capacity based approach at this juncture will not fulfill the objective with which such approach was evolved. When the volumes handled by PSA SICAL reaches the standard

capacity level, tariff can be fixed based on the standard capacity method to recognize the volume efficiency achieved by the operator.

From the details made available by the PSA SICAL, it is found that the number of tractor trailers, rubber tyred gantry crane, etc., deployed by the PSA SICAL are less than the normative level of equipment prescribed in the 2008 tariff guidelines. This also poses a problem in fixing tariff with respect to the standard capacity.

In the tariff Order passed by this Authority in September 2008 in the NSICT case, return on gross block of assets was considered to determine the revenue requirement for the standard capacity. This was done to reduce the quantum of pass through of royalty with reference to the actual cost position and return on net block of assets. In the case of PSA SICAL since the volume handled is less than the standard capacity, adopting the model of NSICT would only give an unintended benefit of return to the operator on the replacement value of assets without providing any relief to users by way of reduction in the maximum permissible quantum of royalty pass through.

Further, adjustment of past surplus i.e. Rs.2645.20 lakhs per year over the standard capacity of Rs.5.97 lakh TEUs will only be a theoretical exercise as the actual volumes handled will be less than such level. Consequently, the users will not get the intended benefit of adjustment of past surplus fully. The past surplus adjustment on differential volumes between the actual and the standard capacity will only remain notional.

- (e). For the reasons elaborated above, the approach of fixing tariff based on standard capacity is not applied in the case of PSA SICAL at this juncture. Therefore, tariff determination for the future period is done with reference to the usual cost plus approach prescribed in the Tariff Guidelines of 2005. As stated earlier, standard capacity based method will be adopted in the case of PSA SICAL also, when volumes handled cross the standard capacity level.
- (xvi). Clause 3.1.8. of the tariff guidelines of 2005 prescribes tariff validity period of three years. PSA SICAL has furnished actuals upto September for the year 2008. It has, however, not updated estimates furnished earlier for the year 2009 with reference to the 2008 actual. Estimates for the next two years i.e. 2010 and 2011 are also not furnished by the operator.

Since the actual for the year 2008 upto September are made available by the PSA SICAL, it is found realistic to consider the traffic, revenue, income and capital employed estimation for the year 2009 with reference to the 2008 actuals subject to factoring annual inflation in the cost items.

In the absence of availability of estimates for the next two years 2010 and 2011, the estimates are drawn up based on the estimates of 2009 and actuals of 2008.

- (xvii). The throughput handled by PSA SICAL in 2007 is 432089 TEUs. Actual throughput handled upto September 2008 reported by the PSA SICAL is 356533 TEUs which if prorated for the full year works out to 475377 TEUs. The PSA SICAL had earlier estimated a reduction in the traffic during the year 2009 i.e. at 3 lakh TEUs in view of commissioning of a new container terminal in the Tuticorin Port. As regards the apprehension of the PSA SICAL about reduction in the traffic during the year 2009 in view commissioning of a new container terminal, the TPT has clarified that the LA entered with the PSA SICAL specifically provides a clause for future expansion of container berths by the TPT. Further, the commissioning of the new container terminal at the port is still in an infant stage.

Hence, there is no justification for apprehending a fall in traffic projections. The traffic for the year 2009, 2010 and 2011 is, therefore, presumed to continue at the level of 2008.

The PSA SICAL is, however, allowed an option to propose ahead-of-schedule review of tariff as per the revised tariff guidelines in case of any significant reduction in the traffic during the current tariff validity cycle which will adversely affect the finance / cost model considered in this analysis.

(xviii). The actual income reported for the year 2008 upto September is based on the 1999 tariff level collected by the PSA SICAL which is relied upon and prorated for the full year in this analysis. The income for the subsequent two years 2010 and 2011 are maintained at the level of 2008 as the traffic is presumed to be at the level of 2008.

(xix). (a). In the estimates of operating cost furnished by the PSA SICAL for the year 2009, some of the cost elements are scaled down mainly perhaps on account of 30% reduction in the traffic estimated in view of new container terminal expected to be commissioned. Further, the estimates for 2009 furnished by the PSA SICAL in the year 2006 would be based on the then available actual.

The operating costs for the year 2009 is considered based on the actual operating costs reported for the year 2008 with escalation for inflation at the admissible rate.

(b). In terms of clause 2.5.1. of the guidelines for tariff fixation, expenditure is to be projected in line with traffic adjusted for price fluctuation with reference to the current movement of Wholesale Price Index (WPI) for all commodities announced by the Government of India. The PSA SICAL has requested to consider the annual escalation factor of 8% while estimating power and fuel cost citing that it is well below the 10.6% actuals that prevailed in 2007 (based on WPI). The WPI for all the commodities as ascertained from Government of India for the financial year 2007-08 is 4.6% which is adopted for dealing with the tariff revision proposals considered during the year 2008-09. It is not that all groups in the basket of WPI had suffered the same quantum of escalation. It is, therefore, not found necessary to allow escalation in the unit rate of power and fuel beyond the stated WPI of 4.6% per annum as per the tariff guidelines. It is noteworthy that the unit base rates considered for this purpose are the actual reported by PSA SICAL for 2008.

(c). The relevant operating cost items for the years 2009 are estimated considering 4.6% annual escalation over the actual reported for the year 2008. The operating cost for the year 2010 and 2011 are estimated applying the stated annual escalation factor over the estimates of the respective previous years. The management and general overheads and all other relevant cost elements are also allowed the annual escalation at the stated level as admissible in terms with the revised tariff guidelines.

(d). The PSA SICAL has not reported any addition to the gross block during the year 2009. Hence depreciation for the year 2009 is maintained at the level reported for the year 2008. In the absence of any details made available by the PSA SICAL for the subsequent two years 2010 and 2011, the depreciation is maintained at the level estimated for the year 2009.

(e). The deferred revenue expenditure and the upfront fee are spread over the remaining period of the project in line with the treatment given for the past period and based on the approach followed in case of the other private terminals. Return on the unammortised portion of the expense is allowed. As already mentioned earlier, the approach followed would be beneficial to the operator over the project period.

(xx). The PSA SICAL has considered full royalty payable to TPT for 3 lakh TEUs in its estimation for the year 2009. As already mentioned earlier, the treatment of royalty for the period subsequent to 31 March 2005 has been done in terms with the

revised tariff guidelines. Royalty is considered as pass through to the extent of second lowest bidder i.e. 46.86% as per the tariff guidelines of 2005 after suitable adjustment for the throughput level of 475377 TEUs as against 3 lakh TEUs considered by the PSA SICAL. In the absence of PSA SICAL furnishing details of royalty payable to TPT for the subsequent two years 2010 and 2011, the total royalty is arrived based on the unit rate of royalty quoted by the PSA SICAL as furnished by the TPT for the relevant years for the estimated traffic level of 4.75 lakh TEUs and pass through to the extent of second lowest bidder i.e. 46.86% is admitted for the years 2010 and 2011.

- (a). The PSA SICAL has estimated capital employed for the year 2008 at Rs.7755 lakhs constituting Rs.3988 lakhs as net fixed assets and Rs.3767 lakhs as working capital.
- (b). Since no addition to the gross block of assets is estimated by the PSA SICAL for the year 2009, the actual net block of fixed assets reported by the PSA SICAL for the year 2008 is considered for the year 2009 after suitable reduction for depreciation and amortisation of deferred revenue expense and upfront fee.

The net fixed assets for the year 2008 considered by the PSA SICAL at Rs.3988 lakhs is adjusted by adding the unamortised portion of the deferred revenue expenses and upfront fee. Subject to this modification, the net fixed assets for the year 2008 works out to Rs.4167.48. The net fixed assets for the year 2009 after suitable reduction for depreciation and amortisation of deferred revenue expense works out to Rs.2830.94 lakhs.

- (c). Clause 2.9.9. of the tariff guidelines prescribe the norms for admissibility of working capital.

The norm for Sundry Debtors is stipulated as two months revenue from Estate Income and Railway Terminal Charges. The PSA SICAL does not operate the railway facility and, therefore, no amount is payable to it by Railways towards Terminal charges. The claim made by the PSA SICAL to consider storage rent as estate income for estimating working capital is not correct. It is, however, examined, whether there is any other debtor arising due to inevitable and mandatory transactions.

As per Article 7.3.5.2 of the LA entered between PSA SICAL and TPT, the royalty is payable by PSA SICAL to TPT on monthly basis on 7th day of the subsequent month for a minimum guaranteed throughput of 3 lakhs TEUs per annum; and, at the end of every quarter, the royalty is to be computed for the actual TEU handled and the differential is to be paid by the PSA SICAL to the TPT. It is thus clear that as per LA, the PSA SICAL is not required to make any advance payment of royalty, hence there is no case to consider it as a part of the working capital.

As regards inventory, the guidelines stipulate norm of six months average consumption for estimating working capital. For this purpose, six months actual consumption of stores and spares reported for the year 2007 is taken as the base and adjusted for the traffic growth achieved in 2008 and annual escalation in the cost while estimating the working capital for the year 2008. The estimate for the year 2009 is arrived applying applicable escalation factor.

The cash balance is estimated as one month cash operating expense as per the norms prescribed in the tariff guidelines.

The current liability for the years 2008 and 2009 is considered at the actual current liability reported in 2007.

The working capital applying the norms prescribed in the guidelines, as explained above is negative and hence considered as nil for the year 2009.

- (d). Subject to the above analysis, the capital employed for the year 2009 works out Rs.2830.94 lakhs.

The capital employed for the years 2010 and 2011 is derived taking the capital employed estimated for the year 2009 as the base. The annual depreciation and the amortisation of upfront fee / deferred revenue expense is reduced therefrom. The capital employed thus arrived at for the years 2010 and 2011 are Rs.1494.46 lakhs and Rs.157.86 lakhs respectively.

- (e). In the instant case since there is no under utilisation of the capacity based on the assessment of the capacity by PSA SICAL, full return @ 16% is allowed on the capital employed.

- (xxii). Detailed computation of efficiency gain is already explained in the preceding paragraph. The PSA SICAL has not claimed efficiency gain for the year 2009.

The estimation of operating cost for the years 2009, 2010 and 2011 are based on the actual reported for the year 2008. It is, therefore, reasonable to extend the efficiency gain assessed for the year 2008 to the subsequent years 2009, 2010 and 2011. The efficiency gain arrived at for the year 2008 is suitably escalated applying the annual escalation for each of the years.

The efficiency gain thus considered in this analysis is Rs.142.72 lakhs for the year 2009, Rs.149.28 lakhs for the year 2010 and Rs.156.15 lakhs for the year 2011.

- (xxiii). Subject to the discussion above, the cost statements furnished by PSA SICAL are modified. The modified cost statement is attached as Annex-III. The result disclosed by this statement is summarised in the table given here under:

Container handling Operating Income (at 1999 tariff level) (Rs. in lakhs)			Net Surplus(+)/ Deficit(-) (Rs. in lakhs)			Net Surplus(+)/ Deficit(-) as a % of operating income			Average Surplus/ Deficit %
2009	2010	2011	2009	2010	2011	2009	2010	2011	
9430.67	9430.67	9430.67	4683.53	4044.25	3423.53	49.6%	42.8%	36.3%	42.9%

- (xxiv). During the 2002 tariff revision, the PSA SICAL had furnished the break up of the tariff item for lashing / unlashings, stowage planning, etc., which indicated that about 80% of this charge accounted for expenditure on capital and maintenance cost relating to computer hardware and software. Since no justification emerged for specifying a tariff item primarily to meet expenditure relating to computer hardware and software, this Authority in its Order of 2002 had deleted the tariff item relating to lashing / unlashings, stowage planning and supervision and the cost of Rs.36/- per box relevant for lashing / unlashings was taken to have been included in the charges for stevedoring. Since the Order passed in the year 2002 is not implemented, the PSA SICAL continues to levy lashing / unlashings charges and has also included in the income estimation.

In the proposed Scale of Rates, the PSA SICAL has merged the lashing / unlashings charge with stevedoring charge for normal containers, transshipment containers / restow containers, and then proposed a 30% tariff increase which effectively means around 90% increase on the tariff approved in 2002. Most of the users like the Tuticorin Steamer Agents Association, Tuticorin Custom House Agents Association and Tuticorin Port Handling Agents Association have requested that this tariff item should be rejected. As correctly pointed out by the user organisations, this matter was already dealt with in the last tariff Order and hence there is no justification either for levy of this tariff by way of merging it with the stevedoring charges or even separately. That being so, the income and net surplus position is analysed excluding the lashing / unlashings income and the results are shown below.

Tuticorin Ship Agents' Association has pointed out that the concessional tariff applicable for coastal container is not extended by the PSA SICAL in view of it levying 1999 tariff. As per the policy directions of the Ministry of Shipping, Road Transport and Highways, coastal containers are entitled for concessional tariff at 60% of the tariff for normal containers in respect of ship-shore transfer, transfer from / to yard and wharfage. The tariff of 1999 do not prescribe concessional rate for coastal containers. The impact of reduction in container handling revenue due to concessional tariff prescribed for coastal container in this Order is computed based on 2008 actual reported by PSA SICAL. From the actual traffic reported to have been handled in 2007 and 2008, coastal container form around 6% of total TEUs handled. Accordingly, the impact of concession to coastal container works out to Rs.146 lakhs per year which is considered in the table shown hereunder:

(Rs. in lakhs)				
Particulars	2009	2010	2011	Total
(i). Net Surplus as per the cost statement	4683.53	4044.25	3423.53	12151.31
(ii). Less:				
(a). Income from lashing / unlashings based on actual furnished by PSA SICAL for 2008 (upto September prorated for full year)	1143	1143	1143	3429
(b). Impact of reduction in the average revenue due to concession for coastal containers as per policy directions of the MSRTH	146	146	146	438
Total [(ii) (a) + (b)]	1289	1289	1289	3867
(iii). Net surplus after excluding income from lashing / unlashings, stowage planning and supervision charges and concession to coastal containers (i-ii)	3394.53	2755.25	2134.53	8284.31
(iv). Income as considered in the cost statement at 1999 tariff	9430.67	9430.67	9430.67	28292.01
(v). Income after excluding the income receivable from lashing / unlashings charges and concession to coastal containers {(iv)-(ii)}	8141.67	8141.67	8141.67	24425.01
Average Net Surplus as a percentage of operating income (Rs.8284.31 lakhs / Rs.24425.01 lakhs)				34% (Avg.)

It is significant here to note that the only income pertaining to lashing/ unlashings, etc., is excluded from the computation since this tariff item is to be fully deleted. The corresponding expenditure is not, however, excluded which means the relevant cost of providing this service is met by other tariff items like stevedoring charges.

- (a). Based on the cost position, the tariff levied based on the Order passed in 1999 needs to be reduced by 34% and lashing/unlashings charges will have to be deleted. In view of this position, there is no merit in the proposal of PSA SICAL seeking an upward revision of 30% over the 1999 tariff. The PSA SICAL has repeatedly made a mention about 'competitive tariff' at its terminal. Higher tariff levied at some other terminals alone will not justify similar tariff elsewhere or make such tariff as the market driven tariff. This Authority is bound by the revised tariff guidelines, and the MOC in this case, to determine the admissible tariff.
- (b). If one looks at the revised tariff decided now without going into the history of the case and the substantive issues involved in it, it may appear to be too drastic a reduction effected. It has to be borne in mind that the analysis made by this Authority is totally based on the revised tariff guidelines of 2005, the policy direction issued by the Government and the Memorandum

of Compromise dated 17 August 2005 to which not only this Authority and the Government but also the PSA SICAL is the signatory.

The reduction ordered now is over the tariff of 1999 which was the prevailing CHPT tariff allowed to be adopted by PSA SICAL. Tariff for PSA SICAL based on its cost and investment was for the first time determined vide the tariff Order of 2002. The revenue position with reference to the 2002 tariff Order, which was not implemented by the PSA SICAL, is also given below:

(In Rs. per TEU)		
(i).	Average Annual Revenue for the year 2009 to 2011 at 1999 tariff level	1983.83
	Less: (a). Average revenue from Lashing / unlashing charges deleted	240.44
	(b). 15% reduction in tariff ordered in 2002 (Rs.1983.83 - 240.44)*15%	261.51
		501.95
(ii).	Average Annual Revenue at 2002 tariff level (Rs.1983.83 - 501.95)	1481.88
(iii).	Average Annual Revenue after deleting lashing / unlashing charge and the proposed 34% reduction of 1999 tariff	1150.64
	(a). Lashing / unlashing deleted = Rs. 240.44	
	(b). 35% reduction (1983.83 - 240.44) * 34% = Rs. 592.75	
	(c). Average revenue (Rs.1983.83 - 240.44 - 592.75) = Rs.1150.64	
(iv).	Average Annual Revenue collected in advance as represented by three instalment of past surplus (Rs.2645.20 lakhs * 3 years / 475377 TEUs * 3 years)	556.44
(v).	Actual Average Revenue after the review	1707.08
(vi).	% increase over 2002 average revenue (1707.08 - 1481.88) / 1481.88	15.20%

This means, the present exercise would have granted an increase of 15% over an average revenue of 2002 tariff level, if that Order had been implemented. In reality, it turns to be a reduction since PSA SICAL has to account Rs.556.40 per TEU which is an advance collection made in the past by not implementing 2002 tariff as represented by the past surplus.

(xxv). In view of the cost position explained in paras (xxiii) and (xxiv) above, this Authority decides to reduce the tariff prescribed vide the Order dated 8 December 1999 by 34% besides deleting the tariff item for lashing/unlashing, stowage charges, etc., and fix the revised Scale of Rates of PSA SICAL accordingly, subject to the further discussions made in the succeeding paragraphs.

(xxvi). The definitions of some of the terms like containers, hazardous containers, over dimensional containers, etc., included in the Scale of Rates 2002 are proposed to be modified slightly in line with the definitions approved for other private terminals like the Chennai Container Terminal Limited, Visakhra Container Terminal Private Limited. These modified definitions are accepted and included in the revised Scale of Rates.

(xxvii). (a). The PSA SICAL, at our request has incorporated the provisions for determining the status of the vessel as 'foreign-going' or 'coastal', and the provisions relating to concessional tariff for coastal containers prescribed by this Authority for common adoption by all major ports / private terminals.

The PSA SICAL has not prescribed the concessional tariff applicable for coastal container separately in its revised proposed Scale of Rates. Instead, it has incorporated a general conditionality in the relevant schedules. It is found appropriate to prescribe the separate rate for coastal container in line with the prescription made at other ports / private terminals.

(b). Concessional tariff for coastal containers are prescribed at 60% of the tariff prescribed for the foreign-going container for eligible tariff items i.e. involving movement of container between ship-shore transfer, transfer from/

to quay to/ from storage yard, wharfage on cargo and containers in line with the policy directions issued by the Ministry of Shipping, Road Transport and Highways. As already mentioned earlier, the revenue impact of granting concession to the coastal traffic is considered in the financial model while revising its rates.

(xxviii). The PSA SICAL has stated that since the vessel turn around time is around 14 to 18 hours, it is not necessary to incorporate the provision relating to regular review of exchange rate. Since this provision is a part of the revised tariff guidelines and is uniformly prescribed at other ports / private terminals, the same is included in the SOR of PSA SICAL also.

(xxix). The PSA SICAL has proposed to reckon the date of Actual Time of Berthing (ATB) of the vessel into the terminal for the purpose of conversion of dollar denominated tariff into rupee terms so that uniform exchange rate will be applicable for all the export boxes going into a particular vessel, thus making the billing process simpler.

In case of storage charge on export containers, since both TPT and PSA SICAL are involved in storing and collecting storage charges, the date of arrival of containers in the port premises is proposed for conversion of dollar denominated rate into rupee terms and for storage charge on import containers, the ATB of vessel into the terminal is proposed to be reckoned as the day for such conversion.

The proposed conditionality is not found to be in line with clause 2.19.1. and 2.19.2. of the revised tariff guidelines which clearly specifies that in case of containers, the day of entry of the vessel in the case of import containers and the day of arrival of containers into the port in the case of export containers shall be reckoned as the day for such conversion.

Since there is a specific guidelines in this regard and also recognising that it is being uniformly implemented by all other major ports / private terminals, no extraordinary circumstance is found to emerge in the instant case to deviate from the generally accepted principle only in the case of PSA SICAL.

The proposed provision is, therefore, modified in line with the terms in the revised tariff guidelines.

(xxx). Some of the provisions proposed, relating to the change of agency, etc., are more of procedural issues and not directly relating to the tariff. Such conditionalities are deleted from the revised SOR.

(xxxi). Most of its transactions are reported to be through Electronic Data Transfer system except in some exceptional cases. PSA SICAL had earlier proposed a condition requiring the users to deposit 3% of their annual turnover and such customers are required to remit the amount within 10 days without any penal interest. Beyond this period, penal interest at 2% above the Prime Lending Rate of the State Bank of India and maximum of 18% is proposed to be levied.

Subsequently, it has modified this provision to state that all transactions with the customers are only through Electronic Data Interface (EDI) with proper tripartite agreement. It has not proposed any provision relating to the penal interest for delayed payments by users / delayed refunds in the revised proposed SOR.

It is relevant to mention that the revised tariff guidelines, specifically mentions the provision relating to penal interest for delayed payments / refunds. This has been uniformly prescribed in the Scale of Rates of all the private terminals and major ports. That being so, the provision relating to penal interest is incorporated in the revised Scale of Rates approved by this Authority. The prevailing Prime Lending Rate of the State Bank of India is reported at 13%. The penal interest rate is prescribed at 15% being 2% above the current Prime Lending Rate of State Bank of India.

(xxix) Import laden containers are proposed to be shipped to CHS CFS for disposal under Section 46 of Customs Act if 30 days are not elapsed within 30 days from the date of landing based on the notification issued by the Customs in August 2005.

The Customs notification forwarded by PSA SICAL mentions that the unclaimed import laden containers may be shipped to the CHS CFS after completion of 30 days provided in Section 46 of the Customs Act.

The Major Port Trusts Act (MPA) 1963 stipulates under Sections 61 and 62 the conditions for disposal of goods not removed from the premises within the stipulated time limit or in case rates or rent are not paid.

This proposed provision is not found to have been prescribed in the SOR of any other major ports / private terminals. Article 1.9 of the License Agreement also stipulates that licensee shall take steps for disposal of goods and/or consignment in accordance with the provisions of the Major Port Trusts Act, 1963. That being so, it is not necessary to include the provision proposed by the PSA SICAL in the Scale of Rates.

(xxxii) A premium of 25% is proposed on hazardous cargo containers over all the applicable charges. The revised tariff guidelines provide for levy of premium at the stated level only on the handling charges and storage charges of hazardous containers and not over all the applicable charges.

In case of the CCPL, the premium on hazardous containers is prescribed at 25% on the handling charge and in case of VOTPL it is prescribed on both handling charge and storage charge only. Based on the position obtained at these terminals and also in compliance with the revised tariff guidelines, the premium on hazardous container is prescribed at 25% on handling charge and storage charge.

It has also proposed 25% premium on all the applicable charges in case of over dimensional containers. It is relevant to mention here that this Authority has prescribed the premium at the stated level on handling charge of over dimensional containers in case of Chennai Container Terminal Limited and India Gateway Terminal Private Limited. In case of the Visakh Container Terminal Private Limited this premium was also extended for storage charge based on the submissions by the operator about loss of stacking plots due to over dimensional size of containers. Based on the earlier decisions, in this regard, the premium of 25% is prescribed in the handling charge and storage charge in case of over dimensional containers also.

(xxxiii) Even though the PSA SICAL was requested to furnish activity-wise costing to assess the reasonableness of each tariff item, it could not furnish such details since it does not have the system to split the cost under each equipment and services. Therefore, the tariff has to be fixed based on overall cost position. It has to be recognised that the overall cost position considered for the terminals as a whole takes into account all admissible operating expenditure estimated by the PSA SICAL. This means, cost of each item under one of the components of services, is made good by surplus available in some other components since the tariff are not exactly with reference to the cost of rendering individual services.

(xxxiv) The PSA SICAL has proposed to continue with the permitted tariff structure instead of composite box rate. It is relevant to mention that at many other private terminals, a composite box rate is prescribed. In fact the revised tariff guidelines also encourage prescribing composite box rate for various operations, including wharage and to offer rebate if any of the services included in the composite box rate are not provided. The PSA SICAL is, therefore, advised to consider proposing composite box rate at the time of the next tariff review.

(xxxv) The PSA SICAL at our request has incorporated a suitable conditionality in its SOR to state that in respect of container from foreign port landing at the terminal for subsequent transshipment to an Indian Port for coastal voyages or vice-versa, 50%

of the transshipment rate prescribed for foreign-going vessels and 50% of that prescribed for coastal category shall be levied. The proposed modification is in line with the relevant policy decision of the Government and hence is accepted.

(xxvii). The tariff guidelines states that the users will not pay for delays beyond the reasonable level attributable to port. In view of this, it was suggested to incorporate a provision stating that storage charge shall not accrue for the period during which the PSA SICAL is not in a position to deliver / shift the empty container when requested by the users. The PSA SICAL has argued that there should be national consensus and all terminals should follow this. It is relevant to mention that this Authority has already prescribed this conditionality in the Scale of Rates of those private terminals and Port Trusts such as India Gateway Terminal Private Limited (IGTPL), Visakha Container Terminal Private Limited (VCTPL), New Mangalore Port Trust (NMPT), Chennai Port Trust (CHPT), Visakhapatnam Port Trust (VPT) and Gateway Terminal India Private Limited (GTIPL) which were decided after notification of the revised tariff guidelines. The relevant provision is, therefore, incorporated in the Scale of Rates of the PSA SICAL.

Since the berth hire charges for vessels handled by PSA SICAL will be collected by the TPT as per the terms of the LA, this Authority advised the PSA SICAL to incorporate a conditionality that in case a vessel idles due to breakdown or non-availability of shore based facility of PSA SICAL or any other reasons attributable to PSA SICAL, a rebate equivalent to berth hire charges payable to the Tuticorin Port Trust will be granted for the period of idling of vessel at its terminal. This also flows from the principle of not requiring user to pay for delays beyond the reasonable level attributable to port / operators. The PSA SICAL has, however, argued that on several occasions its turn around has been faster due to superior productivity for which the vessels / MLOs do not pay anything extra for the reduced berth usage. It has, therefore, requested not to incorporate this conditionality since it will result in disputes.

In this context, it is relevant to mention that this conditionality is already prescribed in the SOR of the India Gateway Terminal Private Limited, Chennai Container Terminal Limited, Gateway Terminal India Private Limited (GTIPL), Visakha Container Terminal Private Limited, etc. Even in case of some of the Major Ports a condition is prescribed to the effect that berth hire charge shall not be levied for the period of idling of vessels for reasons attributable to the port.

There is no reason why the provision prescribed in case of other terminals in this regard should not be made to apply to PSA SICAL particularly when such provision is based on the principles set out in the tariff policy guidelines issued by the Government. A suitable conditionality requiring PSA SICAL to allow rebate equivalent to berth hire accrued during the period of idling of vessels on account of reasons attributable to the terminal is included in the Scale of Rates of PSA SICAL.

(xxviii). The differential tariff between 20' and 40' containers in case of handling charges for transshipment containers, charges for shutout container, storage charges etc., are not found to be as per the revised tariff guidelines. The differential in tariff for these items are modified in terms with the revised tariff guidelines.

(xxix). The PSA SICAL has proposed to remove the distinction in Lift on / Lift off charges and extra movements by transfer crane and by other cranes prescribed in Scale of Rates of 1999 and has proposed a rationalised tariff after clubbing these two items. This rationalisation was also proposed during the last tariff revision of 2002 to discourage choice by the users of type of equipment to be used. This was found to be reasonable and accepted during the last tariff revision and hence this modification in the instant proposal is also accepted.

(xl). The unit of levy of charges for supply of electricity to reefer containers is proposed to be modified from existing 8 hour basis to 4 hour basis in terms with the revised tariff guidelines.

(xli). The proposed note prescribing the time limit for levy of storage charge in case of abandoned containers is not found to be complete in line with the clause 2.2.3 of the tariff guidelines. It has prescribed only the last conditionality of this clause and argued that it is as per new Customs notification.

The relevant conditions as per the revised tariff guidelines are incorporated in the Scale of Rates of the PSA SICAL.

Other provisions proposed in its Scale of Rates about the time of releasing free period, are found to be in compliance with the revised tariff guidelines and in line with the prescription at the other private terminals and hence is accepted.

(xlii). It has proposed charges for miscellaneous services similar to the level approved during the last tariff revision in the year 2002. This includes the extra charge for stacking and labelling charges for handling and loading of containers. Recalculation charges at the request of the user. Some of the users have raised objection to the proposed charges on the grounds that such services are optional and these services are presently provided free of cost. Most of these tariffs were already approved in the last tariff revision. The Scale of Rates of the other private terminals like the CCTL, VCTPL, etc., also prescribe tariff for such miscellaneous services. In view of this, and also recognizing these are optional services rendered at the request made by the users, the proposed tariff items at the level approved in the 2002 Order can continue.

In case of change of container status it has proposed a dollar denominated rate. There is no sufficient reason for denominating this item in dollar terms. This Authority, therefore, allows the Rupee denominated tariff already approved for this item in the 2002 Order.

(xliii). The charges for other services like visitors entry fees are proposed at the level prescribed in the CCTL. The tariff for photography is proposed to be increased by 30%. Since these are miscellaneous services, the proposed tariff is approved. It may not have any significant impact on its revenue position.

It has also proposed a tariff of Rs.100/- per statement for certain document and Rs.1000/- per statement for consolidated services offered at the request of the customers. It has defined the term specialized system charges as the charges applicable to generate special reports, information from its system which are not routine in nature and based on the request of the customers. Since these are optional services of miscellaneous nature provided at the request of the users, the same is accepted.

(xliv). As per the revised tariff guidelines, the private operators are required to propose incentive for better performance of the terminal and disincentive for performance below the benchmark level. Despite its claim that it is the most efficient terminal in terms of productivity and tariff, it has not proposed any tariff linked to the efficiency. The PSA SICAL is advised to explore the possibilities of introducing a suitable Efficiency Linked Tariff Scheme (ELT) at its terminal.

(xlv). Some of proposed provisions which are not in line with the earlier prescription at other major ports / private terminals and the provisions of the revised tariff guidelines have been modified.

(xlvi). The revised tariff guidelines prescribe tariff validity cycle of three years. As already mentioned above, the cost position considered in this analysis for three years i.e. 2009-2010 and 2011. The financial position considered for the purpose of this analysis is till 31 December 2011, hence validity of the revised Scale of Rates will also expire on 31 December 2011.

27.1. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the revised Scale of Rates of the PSA SICAL which is attached as Annex-IV.

27.2. The revised Scale of Rates will come into effect after expiry of 30 days from the date of notification of this Order in the Gazette of India and shall be in force till 31 December 2011. The approval accorded will automatically lapse unless specifically extended by this Authority.

27.3. The tariff of the PSA SICAL has been fixed relying on the information furnished by the port and based on assumptions made as explained in the analysis. If this Authority, at any time, during the prescribed tariff validity period, finds that the actual position varies substantially from the estimations considered or there is deviation from the assumptions accepted herein, this Authority may require the PSA SICAL to file a proposal ahead of the schedule to review its tariff and to set off fully the advantage accrued on account of such variations in the revised tariff.

27.4. In this regard, the PSA SICAL is requested furnish a report of the actual physical and financial performance within 15 days of completion of each quarter of a year in the same format in which the cost statement for the tariff proposals are filed. The report should also be accompanied with the reasons for variation from the estimates relied upon for fixing the tariff in force. If a variation of (+)/(-)20% is observed between the actual and the estimates for two consecutive quarterly period, TAMP will call upon the concerned operator to submit their proposal for an ahead of scheduled review. If the PSA SICAL fails to file a tariff proposal within the time limit to be stipulated by TAMP, this Authority will proceed *suo motu* to review the tariff.

BRAHM DUTT, Chairman
[ADVT III/4/143/2008-Exty.]

ANNEX-I

COMPUTATION OF EFFICIENCY GAIN ACHIEVED BY PSASICAL

I Operating and Direct Labour Cost

Sl No	Particulars	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
1	Throughput In Teus	234929	294298	320298	355959	432089	475377	475377
2	Number of employees	113	157	161	178	159	152	152
3	Total Labour Cost (Rs. in lakhs)	379.72	387.77	447.58	510.79	477.89	487	509.40
4	Applicable Escalation factor			6.44	4.5	5.4	4.6	4.6
	Cumulative Escalation			1.0644	1.112	1.172	1.226	1.283
5	Total Labour Cost after applying de-escalating at the above rate (Rs. in lakhs)	379.72	387.77	420.50	456.34	407.76	397.23	397.04
6	Per Teu Labour cost on de-escalated cost (in Rs)	161.63	131.76	131.28	129.04	94.37	83.56	83.56
7	Average cost per employee (in Rs.)	146.70		130.16		87.16		
8	Reduction in the Per TEU employee cost, if any, achieved during the block 2005 to 2006 and 2007 to 2009			16.53		43.00		
9	50% reduction achieved thereon considered for computation of efficiency gain			8.27		21.50		

II Equipment Running and Maintenance Cost

Sl No	Particulars	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
	Throughput In Teus	234929	294298	320298	355959	432089	475377	475377
A	Power							
1	Power Cost	127.20	138.80	161.80	174.80	202.20	209.00	218.00
2	Fixed Cost	29	29	43	45	48	55	57
3	Variable cost (1-2)	98.2	109.8	118.8	129.8	154.2	154	161
4	Rate per unit of power as furnished by PSA SICAL	5.00	5.00	5.25	5.51	5.00	5.00	5.23

5	Electricity consumption in units per TEU	8.38	7.48	7.08	6.82	7.14	8.48	8.49
6	Average electricity consumption per TEU (Uprfront tariff guidelines of 2008 prescribe consumption norm for power at 8 units per TEU)	7.91		6.84		6.71		
7	Reduction in the consumption of power, if any, achieved during the block 2005 to 2006 and 2007 to 2009			1.07		0.19		
8	68% reduction achieved in consumption of power considered for computation of efficiency gain			0.83		5.07		

B	Fuel	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
1	Fuel Cost	167.00	216.00	302.00	448.00	496.00	572.00	596.00
2	Rate per litre as furnished by PSA SICAL	21.67	24.00	32.00	33.60	34.00	33.50	35.04
3	Fuel consumption in litres per TEU	3.08	3.08	3.531887	3.75	3.368245	3.588075	3.589934517
4	Average Fuel consumption per TEU (Uprfront tariff guidelines of 2008 prescribe consumption norm for fuel at 4 litres per TEU)	3.08		3.84		3.52		
5	Reduction in the consumption of power, if any, achieved during the block 2005 to 2006 and 2007 to 2009					0.12		
6	68% reduction achieved in consumption of fuel considered for computation of efficiency gain					6.04		

C	Repairs and Maintenance Cost	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
1	Repairs and Maintenance Cost including spares & spares from the Annual Accounts	117.83	128.33	224.15	302.84	275.9	394.67	412.8213333
2	Repairs and Maintenance cost devaluated from 2005 onwards to bring it to the level of 2004 cost (as given in I for labour Cost)	118	128	210.59	272.16	235.41	321.81	321.76
3	Gross Block Of Assets	6872	8999	12385	12511.15	12545.09	12583.09	12585.09
4	Devaluated repairs and maintenance as % of gross block	1.33%	1.44%	1.70%	2.18%	1.88%	2.58%	2.58%
5	Average repairs and maintenance cost as % of gross block	1.38%		1.94%			2.3%	
6	Reduction if any in the achieved during the block 2005 to 2006 and 2007 to 2009							

III TOTAL EFFICIENCY GAIN CONSIDERED FOR THE YEARS 2005 TO 2011

Sl No	Particulars	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
1	Throughput In Tons	38028	38888	43208	476377	476377	476377	476377
2	Operating labour							
(i)	Efficiency gain in per TEU cost of labour in Rs. (From I if no 9 above)	8.27	8.27	21.50	21.50	21.50	21.50	21.50
(ii)	Efficiency gain in labour cost (Rs. in lakhs)	28.48	28.42	82.90	102.21	102.21	102.21	102.21
(iii)	Efficiency gain after applying the relevant escalation factor since the base rate was devaluated (Rs. in lakhs) (5 x (i))	28.16	22.73	108.68	126.21	131.13	137.17	143.47
3	Power Cost							
(i)	Efficiency gain in power Consumption per TEU (From II A, Sl No 6)	0.53	0.58	0.06	0.06	0.06	0.06	0.06
(ii)	Rate per Unit	5.80	5.00	5.25	5.51	5.00	5.23	5.47
(iii)	Efficiency gain in power cost (Rs. in lakhs) (1*(i)*(ii))	8.88	8.63	1.48	1.84	1.98	1.68	1.62
4	Fuel Cost							
(i)	Lit Consumption per TEU (From II B, Sl No 6)	0.00	0.00	0.06	0.06	0.06	0.06	0.06
(ii)	Rate per litre	0.00	0.00	32.00	33.60	34.00	33.58	37.20
(iii)	Efficiency gain in Fuel Cost (1*(i)*(ii))	0.00	0.00	8.64	8.98	10.10	10.86	11.06
	Total Efficiency gain considered in our analysis	36.76	42.34	118.94	136.92	142.73	148.28	156.15

ANNEX-A

STATEMENT OF GAIN / LOSS ACCRUED TO PSA SICAL FOR THE PAST PERIOD.

Rs. in lakhs														
Sr. No	Particulars	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Actuals furnished by the PSA SICAL	Actuals furnished by the PSA SICAL	Actuals furnished by the PSA SICAL	Actuals furnished by the PSA SICAL	Actuals furnished by the PSA SICAL	Actuals furnished by the PSA SICAL
I	Through put (in TEUs)	202078	216228	223387	224928	236725	234288	284288	302048	320248	320248	320248	320248	320248
II	Capacity (TEUs)	300000	278000	300000	278000	300000	278000	300000	278000	300000	278000	300000	278000	300000
III	Revenue	4,381.02	4,832	4,895.85	5,182.06	5,542.08	6,308.00	6,307.54	6,613.00	6,613.00	6,613.00	6,613.00	6,613.00	6,613.00
IV	Operating Cost	333.74	383.00	389.14	397.00	453.74	659.00	758.38	732.00	217.98	653.94	871.92	922.00	1,074.37
(i) Operating Expenses		0.00	540.00	0.00	770.00	0.00	1,095.00	513.15	1,535.00	179.87	539.60	719.47	2,352.00	1,102.00
(ii) Royalty		0.00	59.00	0.00	80.00	76.00	76.00	0.00	77.00	0.00	57.78	53.45	53.45	21.14
(iii) Annual License fee for computer system (CITOS)		316.62	313.00	403.42	379.00	379.72	459.60	387.00	439.00	111.90	335.69	447.58	506.00	510.78
(iv) Other Exp		313.16	243.00	284.13	417.96	342.54	290.78	407.98	414.92	65.18	195.53	280.71	429.98	315.63
(v) Depreciation		708.43	706.00	706.17	705.00	706.15	953.00	952.96	1,143.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
(vi) Deferred Exp written off		24.54	243.00	24.54	110.00	24.54	110.00	24.54	45.00	6.14	18.41	24.54	24.54	24.54
(vii) Finance Exp		55.13	55.00	55.13	54.04	55.13	48.00	45.84	18.00	4.52	13.50	18.00	68.57	23.93
(viii) EPOG Penalty		84.54	0.00	84.54	0.00	84.54	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Subtotal		1,806.16	2,602.00	2,047.06	2,072.83	2,180.48	3,633.00	3,089.97	4,404.00	871.43	2,872.08	3,443.82	4,401.56	7,088.00
Surplus (Rs-0)		2,664.87	2,230.00	2,047.83	2,122.83	3,351.63	3,317.37	3,317.37	2,209.00	782.08	2,288.37	3,070.44	1,847.00	3,116.99
Interest		859.70	0.00	859.70	0.00	859.70	0.00	859.70	0.00	33.03	0.00	33.03	0.00	0.00
Net Surplus (V-VI)		1,806.17	2,230.00	1,888.13	2,122.83	2,491.93	2,457.67	2,457.67	2,209.00	748.92	2,288.37	3,037.37	1,847.00	3,116.99
Efficiency gain		0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	388.00	0.00	423.00	34.78	38.76	38.76	388.00	42.34
Net Surplus after efficiency gain (VII-VIII)		1,806.17	2,230.00	1,888.13	2,122.83	2,491.93	2,457.67	2,457.67	2,209.00	713.22	2,249.12	3,076.13	1,847.00	3,074.76
Adjusted owners Capital		1,742.84	2,876.08	1,890.82	2,900.00	2,043.15	4,078.00	4,417.81		6,418.64			1,488.00	3,073.76
Capital Employed														
Not shown since ROE was allowed prior to revised tariff guidelines issued on 31 March 2005														
Return on Equity @ 20% for the years 2002 upto March 2005, Return on Capital Employed from 1 April 2005 @ 15% for 2005 and 2006, 15% for 2007/8 upto December		348.80	674.00	339.88	640.00	608.32	918.00	883.68	1,141.00	322.48	897.28	1,201.71	1,124.00	1,085.19
Capacity utilisation		87.89%	98.09%	74.86%	94.00%	82.78%	81.9%	100.0%	94.00%	94.60%	94.40%	100%	100%	104.91%
Return linked to capacity utilisation		234.87	648.00	282.19	646.00	705.19	334.79	818.00	1077.80	304.4	897.28	1,201.71	1,124.00	1,085.19
Net surplus / (deficit) after return (IX-XI)		1,359.26	1,686.08	1,795.36	1,252.00	1,343.26	2,603.27	2,094.48	798.08	438.42	1,392.32	1,798.94	266.00	1,688.96
Net surplus / (deficit) as % of operating income (XVIII)		31.17%	28%	36.91%	34.31%	27.23%	28.79%	33.31%	18.77%	27.89%	4.86%	38.40%	3.37%	32.35%
							</							

Net Particulars	Estimates considered in the September 2002 Order	Estimates at 2002 tariff Order updated with relation to Advalorem	Estimates considered in the September 2002 Order	Estimates at 2002 tariff Order updated with relation to Advalorem	Estimates considered in the September 2002 Order	Estimates at 2002 tariff Order updated with relation to Advalorem	Estimates considered in the September 2002 Order	Estimates at 2002 tariff Order updated with relation to Advalorem	Estimates considered in the September 2002 Order	Estimates at 2002 tariff Order updated with relation to Advalorem	Estimates considered in the September 2002 Order	Estimates at 2002 tariff Order updated with relation to Advalorem	Estimates considered in the September 2002 Order	Estimates at 2002 tariff Order updated with relation to Advalorem	Estimates considered in the September 2002 Order	Estimates at 2002 tariff Order updated with relation to Advalorem	Estimates considered in the September 2002 Order	Estimates at 2002 tariff Order updated with relation to Advalorem	Estimates considered in the September 2002 Order	Estimates at 2002 tariff Order updated with relation to Advalorem	Estimates considered in the September 2002 Order	Estimates at 2002 tariff Order updated with relation to Advalorem	Estimates considered in the September 2002 Order	Estimates at 2002 tariff Order updated with relation to Advalorem	Estimates considered in the September 2002 Order	Estimates at 2002 tariff Order updated with relation to Advalorem	Estimates considered in the September 2002 Order	Estimates at 2002 tariff Order updated with relation to Advalorem	Estimates considered in the September 2002 Order	Estimates at 2002 tariff Order updated with relation to Advalorem	Estimates considered in the September 2002 Order	Estimates at 2002 tariff Order updated with relation to Advalorem	Estimates considered in the September 2002 Order	Estimates at 2002 tariff Order updated with relation to Advalorem	Estimates considered in the September 2002 Order	Estimates at 2002 tariff Order updated with relation to Advalorem	Estimates considered in the September 2002 Order	Estimates at 2002 tariff Order updated with relation to Advalorem	Estimates considered in the September 2002 Order	Estimates at 2002 tariff Order updated with relation to Advalorem	Estimates considered in the September 2002 Order	Estimates at 2002 tariff Order updated with relation to Advalorem	Estimates considered in the September 2002 Order	Estimates at 2002 tariff Order updated with relation to Advalorem	Estimates considered in the September 2002 Order	Estimates at 2002 tariff Order updated with relation to Advalorem	Estimates considered in the September 2002 Order	Estimates at 2002 tariff Order updated with relation to Advalorem	Estimates considered in the September 2002 Order	Estimates at 2002 tariff Order updated with relation to Advalorem	Estimates considered in the September 2002 Order	Estimates at 2002 tariff Order updated with relation to Advalorem	Estimates considered in the September 2002 Order	Estimates at 2002 tariff Order updated with relation to Advalorem	Estimates considered in the September 2002 Order	Estimates at 2002 tariff Order updated with relation to Advalorem	Estimates considered in the September 2002 Order	Estimates at 2002 tariff Order updated with relation to Advalorem	Estimates considered in the September 2002 Order	Estimates at 2002 tariff Order updated with relation to Advalorem	Estimates considered in the September 2002 Order	Estimates at 2002 tariff Order updated with relation to Advalorem	Estimates considered in the September 2002 Order	Estimates at 2002 tariff Order updated with relation to Advalorem	Estimates considered in the September 2002 Order	Estimates at 2002 tariff Order updated with relation to Advalorem	Estimates considered in the September 2002 Order	Estimates at 2002 tariff Order updated with relation to Advalorem	Estimates considered in the September 2002 Order	Estimates at 2002 tariff Order updated with relation to Advalorem	Estimates considered in the September 2002 Order	Estimates at 2002 tariff Order updated with relation to Advalorem	Estimates considered in the September 2002 Order	Estimates at 2002 tariff Order updated with relation to Advalorem	Estimates considered in the September 2002 Order	Estimates at 2002 tariff Order updated with relation to Advalorem	Estimates considered in the September 2002 Order	Estimates at 2002 tariff Order updated with relation to Advalorem	Estimates considered in the September 2002 Order	Estimates at 2002 tariff Order updated with relation to Advalorem	Estimates considered in the September 2002 Order	Estimates at 2002 tariff Order updated with relation to Advalorem	Estimates considered in the September 2002 Order	Estimates at 2002 tariff Order updated with relation to Advalorem	Estimates considered in the September 2002 Order	Estimates at 2002 tariff Order updated with relation to Advalorem	Estimates considered in the September 2002 Order	Estimates at 2002 tariff Order updated with relation to Advalorem	Estimates considered in the September 2002 Order	Estimates at 2002 tariff Order updated with relation to Advalorem	Estimates considered in the September 2002 Order	Estimates at 2002 tariff Order updated with relation to Advalorem	Estimates considered in the September 2002 Order	Estimates at 2002 tariff Order updated with relation to Advalorem	Estimates considered in the September 2002 Order	Estimates at 2002 tariff Order updated with relation to Advalorem	Estimates considered in the September 2002 Order	Estimates at 2002 tariff Order updated with relation to Advalorem	Estimates considered in the September 2002 Order	Estimates at 2002 tariff Order updated with relation to Advalorem	Estimates considered in the September 2002 Order	Estimates at 2002 tariff Order updated with relation to Advalorem	Estimates considered in the September 2002 Order	Estimates at 2002 tariff Order updated with relation to Advalorem	Estimates considered in the September 2002 Order	Estimates at 2002 tariff Order updated with relation to Advalorem	Estimates considered in the September 2002 Order	Estimates at 2002 tariff Order updated with relation to Advalorem	Estimates considered in the September 2002 Order	Estimates at 2002 tariff Order updated with relation to Advalorem	Estimates considered in the September 2002 Order	Estimates at 2002 tariff Order updated with relation to Advalorem	Estimates considered in the September 2002 Order	Estimates at 2002 tariff Order updated with relation to Advalorem	Estimates considered in the September 2002 Order	Estimates at 2002 tariff Order updated with relation to Advalorem	Estimates considered in the September 2002 Order	Estimates at 2002 tariff Order updated with relation to Advalorem	Estimates considered in the September 2002 Order	Estimates at 2002 tariff Order updated with relation to Advalorem	Estimates considered in the September 2002 Order	Estimates at 2002 tariff Order updated with relation to Advalorem	Estimates considered in the September 2002 Order	Estimates at 2002 tariff Order updated with relation to Advalorem	Estimates considered in the September 2002 Order	Estimates at 2002 tariff Order updated with relation to Advalorem	Estimates considered in the September 2002 Order	Estimates at 2002 tariff Order updated with relation to Advalorem	Estimates considered in the September 2002 Order	Estimates at 2002 tariff Order updated with relation to Advalorem	Estimates considered in the September 2002 Order	Estimates at 2002 tariff Order updated with relation to Advalorem	Estimates considered in the September 2002 Order	Estimates at 2002 tariff Order updated with relation to Advalorem	Estimates considered in the September 2002 Order	Estimates at 2002 tariff Order updated with relation to Advalorem	Estimates considered in the September 2002 Order	Estimates at 2002 tariff Order updated with relation to Advalorem	Estimates considered in the September 2002 Order	Estimates at 2002 tariff Order updated with relation to Advalorem	Estimates considered in the September 2002 Order	Estimates at 2002 tariff Order updated with relation to Advalorem	Estimates considered in the September 2002 Order	Estimates at 2002 tariff Order updated with relation to Advalorem	Estimates considered in the September 2002 Order	Estimates at 2002 tariff Order updated with relation to Advalorem	Estimates considered in the September 2002 Order	Estimates at 2002 tariff Order updated with relation to Advalorem	Estimates considered in the September 2002 Order	Estimates at 2002 tariff Order updated with relation to Advalorem	Estimates considered in the September 2002 Order	Estimates at 2002 tariff Order updated with relation to Advalorem	Estimates considered in the September 2002 Order	Estimates at 2002 tariff Order updated with relation to Advalorem	Estimates considered in the September 2002 Order	Estimates at 2002 tariff Order updated with relation to Advalorem	Estimates considered in the September 2002 Order	Estimates at 2002 tariff Order updated with relation to Advalorem	Estimates considered in the September 2002 Order	Estimates at 2002 tariff Order updated with relation to Advalorem	Estimates considered in the September 2002 Order	Estimates at 2002 tariff Order updated with relation to Advalorem	Estimates considered in the September 2002 Order	Estimates at 2002 tariff Order updated with relation to Advalorem	Estimates considered in the September 2002 Order	Estimates at 2002 tariff Order updated with relation to Advalorem	Estimates considered in the September 2002 Order	Estimates at 2002 tariff Order updated with relation to Advalorem	Estimates considered in the September 2002 Order	Estimates at 2002 tariff Order updated with relation to Advalorem	Estimates considered in the September 2002 Order	Estimates at 2002 tariff Order updated with relation to Advalorem	Estimates considered in the September 2002 Order	Estimates at 2002 tariff Order updated with relation to Advalorem	Estimates considered in the September 2002 Order	Estimates at 2002 tariff Order updated with relation to Advalorem	Estimates considered in the September 2002 Order	Estimates at 2002 tariff Order updated with relation to Advalorem	Estimates considered in the September 2002 Order	Estimates at 2002 tariff Order updated with relation to Advalorem	Estimates considered in the September 2002 Order	Estimates at 2002 tariff Order updated with relation to Advalorem	Estimates considered in the September 2002 Order	Estimates at 2002 tariff Order updated with relation to Advalorem	Estimates considered in the September 2002 Order	Estimates at 2002 tariff Order updated with relation to Advalorem	Estimates considered in the September 2002 Order	Estimates at 2002 tariff Order
-----------------	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	--	--------------------------------

ANNEX-III

COST STATEMENT FOR FIXING TARIFF OF PSA SICAL TERMINALS LTD

No.	Particulars	As furnished by PSA SICAL at existing tariff		Modified actuals / estimates by TAMP			
		2008 Actuals upto Sept 2008	2009 Estimates	Actuals furnished by PSA SICAL for 8 months prorata adjusted for full year with suitable modifications	2009	2010	2011
	Traffic (in TEUs)	358533	300000	475377	475,377	475,377	475,377
I	Total Operating Income						
	(i) Container handling income	7073	6531	9431	9430.67	9430.67	9430.67
	(ii) Others	178		237	237	237	237
	Total Income	7251	6531	9668	9668	9668	9668
II	Operating costs (excluding depreciation)						
	(i) Operating & Direct Labour	365	612	487	509.05	532.47	556.98
	(ii) Equipment Running Costs						
	(a) Power Cost	157	1310	209	218.96	229.03	239.57
	(b) Fuel cost	429		572	598.31	625.63	654.82
	(c) Repairs & maintenance	296		395	412.82	431.81	451.87
	Subtotal (a+b+c+d)	882	1310	1176.00	1230.10	1286.48	1348.87
	(iii) Royalty / revenue share	3830	4411	2392.98	3278.34	3998.83	4692.25
	(iv) Equipment Hire	34	590	45.33	47.42	49.60	51.88
	(v) Other expenses	242	62	321.34	337.51	353.03	369.27
	Total (i to viii)	5354	6986	4422.32	5399.42	6217.51	7016.23
III	Depreciation	984	843	1312.00	1312.00	1312.00	1312.00
IV	Overheads						
	(i) Management & Administration overheads	121	140	161.33	168.75	176.52	184.84
	(ii) General Overheads	113	398	150.87	157.60	164.85	172.43
	(iii) Preliminary & Upfront Payment write-off	34	44	24.54	24.54	24.54	24.54
	(iv). License fee for Terminal Operating System	0	77	0.00	0.00	0.00	0.00
	Total (i to iv)	267	658	336.64	350.89	365.90	381.81
	Total expenditure	6605	8486	8070.86	7062.31	7896.52	8709.84
V	Surplus	646	-1954	3597.14	2605.69	1772.48	958.16
VI	Capital Employed	7755	4993	4167.48	2830.94	1494.40	157.86
VII	RoCE - Maximum permissible (16%)	931	749	666.80	424.64	224.16	23.68
VIII	Net Surplus / (Deficit)	-284	-2703	2930.34	2181.05	1548.32	934.48
IX	Efficiency gain			136.92	142.72	149.28	156.15
X	Net Surplus / (Deficit) after efficiency gain (viii- ix)	-284	-2703	2793.42	2038.33	1399.04	778.33
XI	Net Surplus/ Deficit as a % of operating income			29.62%	21.61%	14.84%	8.25%
XII	Gain/ advantage accrued to the PSA SICAL for the period Nov 2002 to December 2008				13226.01		
XIII	Past accruals if spread over the five years beginning from January 2009 to December 2010 and balance to be adjusted in the next tariff cycle				2645.20	2645.20	2645.20
XV	Net Surplus after adjustment of past accruals and interest thereon ((X+XII+XIV)				4683.53	4044.25	3423.53
XVI	Net Surplus after adjustment of past accruals as a % of operating income				49.66%	42.88%	36.30%
XVII	Average Net Surplus after adjustment of past accruals as a % of operating income				42.95%		

ANNEX-IV

PSA SICAL TERMINALS LIMITED**SCALE OF RATES****PREFACE**

This Scale of Rates sets out the charges payable to PSA SICAL Terminals Limited from time to time for use of services and facilities provided at the Tuticorin Container Terminal.

1. DEFINITIONS

In this Scale of Rates, unless the context otherwise requires, the following definitions shall apply:

- (i). **"Coastal Vessel"** shall mean any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal license issued by the competent authority.
- (ii). **"Container"** means the standard ISO container, suitable for the transport and stacking of cargo and must be capable of being handled as a unit and lifted by a crane with a container spreader.
- (iii). **"Foreign Going Vessel"** shall mean any vessel other than a coastal vessel.
- (iv). **"Hazardous container"** means a container containing hazardous goods as classified under IMO.
- (v). **"Over Dimensional container"** means a container carrying over dimensional cargo beyond the normal size of standard containers and needing special devices like slings, shackles, lifting beam, etc. Damaged containers and container requiring special devices for lifting is also classified as Over Dimensional Container.
- (vi). **"Per Day"** means per calendar day or part thereof.
- (vii). **"Per Shift"** means period of 8 hours or part thereof.
- (viii). **"Port"** means the Tuticorin Port Trust (TPT) whereas **"Terminal"** means Tuticorin Container Terminal (TCT), operated by PSA SICAL Terminals Limited.
- (ix). **"PSA SICAL"** means PSA SICAL Terminals Limited, a company incorporated in India, its successors and assigns.
- (x). **"Reefer"** means any container for the purpose of the carriage of goods, which require power supply to maintain the desired temperature.
- (xi). **"Shut Out Container"** means a container, which has entered the terminal for export for a vessel as indicated by Equipment Interchange Receipt (EIR) and is not loaded to the vessel for whatsoever reason.
- (xii). **"Tonne"** means one metric Tonne of 1,000 kilograms or one cubic metre.
- (xiii). **"Transshipment Container"** means container discharged from a vessel and placed in the custody of the PSA SICAL for the purposes of shipment on another vessel declared on a transshipment manifest with the ultimate port of destination marked on the container lodged with the PSA SICAL prior to or at the time such a container is placed in its custody.

2. GENERAL

- (i). "Status of a vessel as borne out by its certification issued by Director General of Shipping is the relevant factor for deciding whether the vessel is 'foreign-going' or 'coastal'. Foreign going vessels permitted to undertake coastal voyages and the cargo/container carried by them will also qualify for the concession in respect of such permissible voyages."
- (ii).
 - (a). A foreign-going vessel of Indian flag having a General Trading Licence can convert to coastal run on the basis of a Customs Conversion Order.
 - (b). A foreign-going vessel of foreign flag can convert to coastal run on the basis of a Coastal Voyage Licence issued by the Director General of Shipping.
 - (c). In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable by the load port from the time the vessel starts loading coastal goods.
 - (d). In cases of such conversion coastal rates shall be chargeable only till the vessel completes coastal cargo discharging operations; immediately thereafter, foreign going rates shall be chargeable by the discharge ports.
 - (e). For dedicated Indian coastal vessels having a Coastal Licence from the Director General of Shipping, no other documents will be required to be entitled to coastal rates.
- (iii).
 - (a). The container related charges for all coastal containers, should not exceed 60% of the normal container related charges.
 - (b). The concession will be on all the relevant charges for ship shore transfer and transfer from/ to quay to/from storage yard as well as wharfage on containers and cargo.
 - (c). Container from a foreign port which reaches an Indian Port "A" - for subsequent transshipment to Indian Port "B" - will be levied the concession charges relevant for its coastal voyage. In other words, containers from/to Indian Ports carried by vessels permitted to undertake coastal voyage will qualify for the concession.
- (iv). All dollar denominated tariff will be recovered in Indian Rupees after conversion of charges in dollar terms into its equivalent Indian Rupees. For this purpose, the market buying rate notified by the Reserve Bank of India, State Bank of India or its associates or any of the public sector banks as may be specified from time to time prevalent on the day of entry of the vessel into the Terminal (in case of import container) and on the day of arrival of containers in the Terminal premises (in case of export containers) shall be applied for conversion of the dollar-denominated charges into Indian rupees.
- (v). A regular review of exchange rate shall be made once in 30 days from the date of arrival in the cases of vessels staying in the port for longer period. The basis of billing shall change prospectively with reference to the appropriate exchange rate prevailing at the time of review.
- (vi). Containers less than and upto 20' in length will be reckoned as one TEU for the purpose of levy of tariff.
- (vii). All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee on the grand total of each bill.
- (viii). All invoices are issued as due on presentation. Failure to pay may cause a lien to be placed on the goods handled at the Terminal and the responsible party may be denied further use of the Terminal until all outstanding charges have been paid.

- (ix). (a). The user shall pay penal interest on delayed payments of any charge under this Scale of Rates. Likewise, the PSA SICAL shall pay penal interest on delayed refunds.
- (b). The rate of penal interest will be 15% p.a. The penal rate will apply to both the PSA SICAL and the port users equally.
- (c). The delay in refunds by the PSA SICAL will be counted beyond 20 days from the date of completion of services or on production of all the documents required from the users, whichever is later.
- (d). The delay in payments by the users will be counted beyond 10 days after the date of raising the bills by PSA SICAL. This provision shall, however, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services as stipulated in the MPT Act, 1963 prescribed as a condition in the tariff.
- (x). A premium of 25% will be levied in case of Hazardous cargo containers / Over dimensional Cargo Containers over all the applicable handling charges and storage charges prescribed for respective categories of containers.
- (xi). Users shall not be required to pay charges for delays beyond a reasonable level attributable to the PSA SICAL.
- (xii). In case a vessel idles due to non-availability or breakdown of the shore based facilities of PSA SICAL or any other reasons attributable to the PSA SICAL, rebate equivalent to berth hire charges payable to TPT accrued during the period of idling of vessel shall be allowed by PSA SICAL.
- (xiii). The Customer has to declare the hazardous nature of the cargo as per the IMO classification and furnish the relevant hazardous details to the PSA SICAL, prior to discharge from the vessel for Import Containers and prior to processing of EIR in case of Export Containers. The liabilities and cost towards the consequences arising due to non-declaration or mis-declaration shall, however, be on the customer's account.

3. APPLICATION

- (i). Import and Export rates shall apply when:
 - (a). a loaded or empty container is discharged from a vessel, delivered directly out of the Container Terminal or moved and stored in the container yard and eventually delivered out of the Container Terminal; or
 - (b). a loaded or empty container is shipped and the reverse operations to (a) are performed.
- (ii). Transshipment container rates shall apply to a loaded or empty container when it is discharged from the first carrier onto PSA SICAL's premises and remained in the custody of PSA SICAL until it is transhipped in its original status by PSA SICAL to a nominated second carrier.
- (iii). Re-export container rates shall apply to a loaded container when:
 - (a). it is discharged from the first carrier onto PSA SICAL premises and remained in the custody of PSA SICAL until it is re-exported;
 - (b). it is declared for re-export within 72 hours after discharge of the first carrier is completed; and

- (c). PSA SICAL is informed of the re-export at least 24 hours before the second carrier berths.

Re-export containers shall pay the import and export container stevedorage rates but shall enjoy the same free storage period applicable to transshipment containers if they meet the above conditions.

SECTION-I

1. Container operations

1.1. HANDLING CHARGES FOR IMPORT AND EXPORT CONTAINERS

Sl. No.	Particulars	Foreign-going			Coastal		
		Container not exceeding 20 feet in length (in US\$)	Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length (in US\$)	Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length (in US\$)	Container not exceeding 20 feet in length (in Rs.)	Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length (in Rs.)	Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length (in Rs.)
(a).	Quay Crane Charges						
	- Loaded and Empty	US\$11.37	US\$17.06	US\$22.74	Rs.297.00	Rs.445.50	Rs.594.00
(b).	Transport from/ to CY and Lift-on /Lift-off						
	- Loaded	Rs.412.50	Rs.618.75	Rs.825.00	Rs.247.50	Rs.371.25	Rs.496.00
	- Empty	Rs.207.90	Rs.311.85	Rs.415.80	Rs.124.75	Rs.187.15	Rs.249.50

Notes:

- (1). Export Containers have to be delivered to PSA SICAL at least 2 hours before berthing of the vessel to be accepted for loading.
- (2). Charges in 1.1. (a) above include handling by quay crane and lashing/unlashing, stowage planning and supervision.
- (3). Charges in 1.1. (b) above include transport from the quayside to container yard and a lift at CY for landing an import container and transport to the quayside from the CY and a lift at CY for loading an export container.

1.2. HANDLING CHARGES FOR TRANSHIPMENT CONTAINERS

Sl. No.	Particulars	Foreign-going			Coastal		
		Container not exceeding 20 feet in length (in US\$)	Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length (in US\$)	Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length (in US\$)	Container not exceeding 20 feet in length (in Rs.)	Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length (in Rs.)	Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length (in Rs.)
(a).	Container Operator who has	12.35	18.53	24.70	322.75	484.15	645.50

Sl. No.	Particulars	Foreign-going			Home-going		
		Container not exceeding 20 feet in length (In Rs.)	Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length (In Rs.)	Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length (In Rs.)	Container not exceeding 20 feet in length (In Rs.)	Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length (In Rs.)	Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length (In Rs.)
(a)	Loaded	207.90	311.85	415.80	207.90	311.85	415.80
(b)	Empty	105.60	158.40	211.20	105.60	158.40	211.20

Notes:

(1) The above charge applies to the complete cycle of transshipment from discharge from the first carrier to the loading onto the second carrier and include charges towards handling by quay cranes (discharge and loading), lashing/unlashing, stowage, planning and supervision, transport between CP and quayside, lift on and off at CY.

(2) A shut out charge as per item 1.8 shall apply:

- if the carrier is changed after berthing of the originally nominated carrier or
- if the nomination is changed from a later carrier to an earlier carrier after the earlier carrier is berthed.

(3) A container from foreign port landing at PSA SICAL for subsequent transshipment to an Indian Port on a coastal voyage or vice versa would be charged at 50% of the transshipment charge prescribed for foreign-going vessel and 50% of that prescribed for the coastal category.

(4) Any Transshipment container delivered out of the Container Terminal by road or rail shall be charged the import export container rate.

1.3. LIFT ON OR LIFT OFF

Sl. No.	Particulars	Foreign-going			Home-going		
		Container not exceeding 20 feet in length (In Rs.)	Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length (In Rs.)	Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length (In Rs.)	Container not exceeding 20 feet in length (In Rs.)	Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length (In Rs.)	Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length (In Rs.)
(a)	Loaded	207.90	311.85	415.80	207.90	311.85	415.80
(b)	Empty	105.60	158.40	211.20	105.60	158.40	211.20

Note:

(1) Services include lifts at CY for storage and for landing or loading the container from or to customer's vehicle.

1.4. HATCH COVER HANDLING CHARGES FOR ONE OPERATION (both opening and Closing)

Sl. No.	Particulars	Foreign-going Vessels (In US\$)	Coastal Vessels (In Rs.)
(a).	Without landing Hatch Cover on the quay	9.47	247.50
(b).	With landing Hatch Cover on the quay	23.72	619.75

1.5. SHIFTING OF CONTAINERS WITHIN VESSEL (restows)

Sl. No.	Particulars	Foreign-going			Coastal		
		Container not exceeding 20 feet in length (in US\$)	Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length (in US\$)	Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length (in US\$)	Container not exceeding 20 feet in length (in Rs.)	Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length (in Rs.)	Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length (in Rs.)
(a).	Loaded or empty container shifted by landing and reshipping	17.05	25.58	34.10	445.50	668.25	891.00
(b).	Loaded or empty container shifted without landing and reshipping	5.68	8.52	11.36	148.50	222.75	297.00

Note:

- (1). No wharfage will be levied on the restow containers and containerised cargo.

1.6. EXTRA MOVEMENT

Sl. No.	Particulars	Foreign-going			Coastal		
		Container not exceeding 20 feet in length (in Rs.)	Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length (in Rs.)	Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length (in Rs.)	Container not exceeding 20 feet in length (in Rs.)	Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length (in Rs.)	Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length (in Rs.)
(a).	Loaded and Empty	330.00	495.00	660.00	330.00	495.00	660.00

Note:

- (1). Extra movement charges applies when a container is required to be moved by a trailer within the Container Terminal upon customer's request.

1.7. REEFER RELATED AND OTHER GENERAL SERVICES

Sl. No.	Particulars	Foreign-going (in US\$)	Coastal (in Rs.)
(a).	Pre-trip inspection (including the supply of Electricity) per container	21.22	924.00
(b).	Connection or disconnection Services Onboard a Vessel. Per Container	1.52	66.00
(c).	Supply of electricity (including connecting and disconnecting, monitoring of temperature at Reefer yard) per 4 hours or part thereof-		
	(i). not exceeding 20 feet in length	1.71	74.25
	(ii). exceeding 20 feet in length	2.27	99.00
(d).	Cleaning of a Container		
	(i). not exceeding 20 feet in length	0.99	42.90
	(ii). exceeding 20 feet in length	1.97	85.80

Notes:

- (1). Pre-trip inspection of the reefer containers and cleaning of containers are optional services and shall be rendered when requested.
- (2). Above tariff does not include parameter setting or repair & maintenance of malfunctioning reefers. Above charges are also applicable to restow reefer containers.

1.8. SHUT OUT

- (i). Where an Export container or a Transshipment container or a Re-export container is shut out and subsequently delivered out of the Container Terminal, the following rates shall apply;

Sl. No.	Particulars	Foreign-going			Coastal		
		Container not exceeding 20 feet in length (in US\$)	Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length (in US\$)	Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length (in US\$)	Container not exceeding 20 feet in length (in Rs.)	Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length (in Rs.)	Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length (in Rs.)
(a).	Loaded and Empty	15.16	22.74	30.32	660.00	990.00	1320.00

- (ii). Where a container is shut out by one vessel and subsequently shipped via another vessel, in addition to the stevedorage charge:
 - (a). the charge as per item (a) above shall also apply.
 - (b). the free storage shall be given to the Container in accordance with item 1.10 from the time the container is first received. If the free storage period is exceeded, store rent shall be calculated after the expiry of the free period up to the time of lift on.

1.9. WHARFAGE

Sl. No.	Particulars	Foreign-going			Coastal		
		Container not exceeding 20 feet in length	Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length	Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length	Container not exceeding 20 feet in length (in Rs.)	Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length (in Rs.)	Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length (in Rs.)
(a).	Per Container	US\$0.61	US\$0.92	US\$1.22	15.85	23.80	31.70
(b).	Per containerised Cargo	Rs.330.00	Rs.495.00	Rs.660.00	198.00	297.00	396.00

1.10. STORAGE OF CONTAINERS**(a). Import and Export - Laden and Empty Containers**

Sl. No.	Particulars	Foreign-going			Coastal		
		Container not exceeding 20 feet in length (in US\$)	Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length (in US\$)	Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length (in US\$)	Container not exceeding 20 feet in length (in Rs.)	Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length (in Rs.)	Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length (in Rs.)
(i).	First 5 days	Free	Free	Free	Free	Free	Free
(ii).	From 6 to 15 days	0.50	1.00	1.50	21.55	43.10	64.65
(iii).	From 16 to 22 days	1.98	3.96	5.94	86.25	172.50	258.75
(iv).	More than 22 days	3.83	7.66	11.49	166.70	333.40	500.10

(b). Transshipment/Re-export - Laden and Empty Containers

Sl. No.	Particulars	Foreign-going			Coastal		
		Container not exceeding 20 feet in length (in US\$)	Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length (in US\$)	Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length (in US\$)	Container not exceeding 20 feet in length (in Rs.)	Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length (in Rs.)	Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length (in Rs.)
(i).	First 15 days	Free	Free	Free	Free	Free	Free
(ii).	From 16 to 30 days	2.64	5.28	7.92	115.00	230.00	345.00
(iii).	More than 30 days	3.96	7.92	11.88	172.50	345.00	517.50

Notes:

- (1). (a). Free storage period for import loaded and empty containers commences from the day after the day of landing of the container. If the free storage period is exceeded, store rent is charged on 24-hour basis up to the time of delivery.

- (b). Free storage period for export loaded and empty containers commences from the time the container arrives in the terminal. If the free storage period is exceeded, store rent is charged on 24-hour basis up to the time the vessel berths.
- (2). Free storage period for transshipment and re-export containers commences from the time of completion of discharge of the first carrier. If the free storage period is exceeded, store rent is charged on 24-hour basis up to the time the second carrier berths.
- (3). For the purpose of calculation of free time, Sundays, Customs notified holidays and the Terminal's non-operating days shall be excluded
- (4). The storage charges shall not accrue for the period during which the PSA SICAL is not in a position to deliver / ship containers when requested by the user.
- (5). The storage charges on abandoned FCL containers / shipper owned containers shall be levied upto the date of receipt of intimation of abandonment in writing or 75 days from the day of landing of the container, whichever is earlier subject to the following conditions:
- (i). The consignee can issue a letter of abandonment at any time.
- (ii). If the consignee chooses not to issue such letter of abandonment, the container Agent / MLO can also issue abandonment letter subject to the condition that,
- (a). the line shall resume custody of container along with cargo and either take back it or remove it from the port premises; and
- (b). the line shall pay all port charges accrued on the cargo and container before resuming custody of the container.
- (iii). The container Agent / MLO shall observe the necessary formalities and bear the cost of transportation and destuffing. In case of their failure to take such action within the stipulated period, the storage charge on container shall be continued to be levied till such time all necessary actions are taken by the shipping lines for destuffing the cargo.
- (iv). Where the container is seized / confiscated by the Custom Authorities and the same cannot be destuffed within the prescribed time limit of 75 days, the storage charges will cease to apply from the day the Custom order release of the cargo subject to lines observing the necessary formalities and bearing the cost of transportation and destuffing. Otherwise, seized / confiscated containers should be removed by the line/ consignee from the port premises to the Customs bonded area and in that case the storage charge shall cease to apply from the day of such removal.

1.11. Charges for Miscellaneous Services

Sl. No.	Particulars	Container not exceeding 20 feet in length	Container exceeding 20 feet in length
1.	Direct Loading (Loaded and Empty)		
	- Foreign going	US\$10	US\$15
	- Coastal	Rs.486.00	Rs.728.00
2.	Reshuffling		
	- Loaded and Empty	Rs.600.00	Rs.900.00
3.	Trucking		
	- Loaded and empty	Rs.500.00	Rs.750.00
4.	Change of shipment status		
	- Loaded and empty	Rs.728.00	Rs.1093.00

5.	Change of Container Status - Per Container	Rs.97.00
6.	Cancellation of Document - Per EIR	Rs.75.00
7.	Late Processing of EIR	Rs.500.00

Notes:

- (1). **Direct loading** charge applies when, at the request of customers, PSA SICAL accepts an export container delivered to the terminal after the prescribed closing time. This charge is in addition to all applicable charges in a normal export cycle.
- (2). **Reshuffling** charge applies when, at the request of customers, PSA SICAL reshuffles containers in the yard.
- (3). **Trucking** charge applies when, at the request of customers, PSA SICAL transports containers between the port's railway siding at the Additional berth and PSA SICAL.
- (4). **Change of shipment status** charge applies when:
 - (i). a transshipment container in PSA SICAL premise is changed to an import container;
 - (ii). an import container in PSA SICAL premise is re-exported;
 - (iii). an export container is delivered out of PSA SICAL premise; or
 - (iv). a transshipment container is re-nominated to another second carrier more than 8 hours before the berthing of the originally nominated carrier or the re-nominated carrier, which is earlier.
- (5). **Change of container status** charge applies each time the detail of an import or export container is changed after processing by PSA SICAL.
- (6). **Cancellation charge** applies when EIR is cancelled at the request of customer.
- (7). **Late Processing fee** applies when EIR is processed after the EIR cut off time (i.e. 4 hours before Estimated time of Berthing)

SECTION – II**2. OTHER SERVICES****2.1 VISITOR ENTRY PASS**

Sl. No.	Particulars	Yearly	Monthly	Daily
(a).	Per Application	Rs.200.00	Rs.50.00	Rs.20.00
(b).	Per Replacement	Rs.50.00	Rs.20.00	Rs.20.00

2.2 PHOTOGRAPHY

Sl. No.	Particulars	Rate in Rs.
(a).	Film Shooting and Photography	Rs.13000.00 Per day
(b).	Taking Photographs of Goods Imported / Exported	Rs.650.00 Per day
(c).	Taking Photographs of Crews and Others	Rs.325.00 Per day
(d).	Videography (related to operational activities)	Rs.3900.00 Per day

2.3 DOCUMENT

Sl. No.	Particulars	Rate in Rs.
(a).	Per Landing Certificate	Rs.100.00
(b).	Per Shipping Statement	Rs.100.00
(c).	Duplicate reprint / photocopy of shipping document	Rs.100.00
(d).	Specialized system service (per transaction / report)	Rs.1000.00

Note:

1. **Specialized system services** charge applies to generation of any special reports/ information from the PSA SICAL system which is not routine in nature, based on customers request.
